

Lapin joukkoliikenneyhteysien kehittäminen



Tekijät (toimielimestä: toimielimen nimi, puheenjohtaja, sihteeri)		Julkaisun laji	
Harri Cavén, pj.		Mietintö	
sihteerit Marcus Merin, Sami Laakkonen ja		Toimeksiantaja	
		Liikenne- ja viestintäministeriö	
Tuomo Suvanto		Toimielimen asettamispäivämäärä	
		27.10.2006	
Julkaisun nimi			
Lapin joukkoliikenneyhteysien kehittäminen			
Tiivistelmä			
Työryhmän tehtävänä oli selvittää laaja-alaisesti Lapin joukkoliikenneyhteysien kehittämistä pitkällä aikavälillä.			
Työryhmä pitää Lapin joukkoliikenteen kehittämistä erittäin tärkeänä elinkeino- ja aluepoliittisin perustein. Lapin matkailuelinkeino on rinnastettava vientiteollisuuteen, jolloin saavutettavuuteen ja toimintaympäristön infrastruktuuriin on kiinnitettävä erityistä huomiota. Hyvä saavutettavuus vauhdittaa investointeja ja matkailun kasvua, mikä tuo tuloa ja työtä myös varsinaisten kasvukeskusten ulkopuolelle ja tasapainottaa aluerakennetta.			
Työryhmä esittää kaikkiaan kolmeatoista toimenpidettä Lapin joukkoliikenteen ja rataverkon kehittämiseksi. Valtion budjettiin liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalle esitetään perustettavaksi uusi menomomentti, joka on tarkoitettu joukkoliikenteen ostoon alue- ja elinkeinopoliittisin perustein koskien kaikkia liikennemuotoja.			
Kemijärven yöjunaliikennettä esitetään jatkettavaksi käyttäen uusinta makuuvaunukalustoa. Yöjunaliikenteen turvaaminen Kolariin on matkailupoliittisin perustein välttämätöntä myös jatkossa. Valtion (LVM) ja VR:n on neuvoteltava ratkaisu uuden makuuvaunukaluston hankinnasta ja rahoituksesta vuoteen 2010 mennessä. Ratainfrastruktuurin osalta työryhmä esittää Barentsin liikennekäytävään kuuluvan Salla–Alakurtti-ratayhteyden toteutettavuus- ja kannattavuusselvityksen päivittämistä.			
Lentoliikenteen osalta työryhmä esittää matkailulentoasemien reittiliikenteen valtion subventiota ajallisesti rajattuna erityisesti kesäkauden lentosaavutettavuuden varmistamiseen. Liikenteen sujuvuutta ja tieverkon kuntoa on parannettava matkailullisesti merkittäville yhteyksillä.			
Avainsanat (asiasanat)			
Lappi, joukkoliikenne, Kemijärven yöjunaliikenne, matkailu			
Muut tiedot			
Yhteyshenkilö/LVM: Marcus Merin			
Sarjan nimi ja numero		ISSN	ISBN
Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 23/2007		1457-7488 (painotuote) 1795-4045 (verkkojulkaisu)	978-952-201-874-8 (painotuote) 978-952-201-875-5 (verkkojulkaisu)
Sivumäärä (painotuote)	Kieli	Hinta (painotuote)	Luottamuksellisuus
64	suomi	15 €	julkinen
Jakaja		Kustantaja	
Edita Publishing Oy		Liikenne- ja viestintäministeriö	



Författare (uppgifter om organet: organets namn, ordförande, sekreterare)		Typ av publikation	
Harri Cavén, ordförande		Betänkande	
Marcus Merin, Sami Laakkonen och		Uppdragsgivare	
Tuomo Suvanto, sekreterare		Kommunikationsministeriet	
Publikation		Datum för tillsättandet av organet	
		27.10.2006	
Utveckling av kollektivtrafiken i Lappland			
Referat			
Arbetsgruppen hade till uppgift att ur ett brett perspektiv utreda hur kollektivtrafikförbindelserna i Lappland kan utvecklas på sikt.			
Arbetsgruppen anser att det på närings- och regionalpolitiska grunder är mycket viktigt att utveckla kollektivtrafiken i Lappland. Turismnäringen i Lappland bör jämföras med exportindustrin, så att särskild uppmärksamhet fästs vid tillgänglighet, verksamhetsmiljön och infrastrukturen. En god tillgänglighet påskyndar investeringar och tillväxten inom turism, vilket skapar inkomster och arbetstillfällen även utanför de egentliga tillväxtcentren och balanserar på så sätt regionstrukturen.			
Arbetsgruppen föreslår totalt tretton åtgärder för att utveckla kollektivtrafiken och bannätet i Lappland. Enligt förslaget skall inom kommunikationsministeriets förvaltningsområde i statsbudgeten grundas ett nytt utgiftsmoment, som är avsett för köp av kollektivtrafik inom samtliga trafikformer på regional- och näringspolitiska grunder.			
Det föreslås att nattågstrafiken till Kemijärvi skall fortsättas med nya sovvagnar. Det är nödvändigt att trygga nattågstrafiken till Kolari även i fortsättningen. Staten (kommunikationsministeriet) och VR bör förhandla fram en lösning om anskaffningen och finansieringen av ny sovvagnsmateriel före 2010. I fråga om baninfrastrukturen föreslår arbetsgruppen en uppdatering av genomförande- och lönsamhetsplanen för banavsnittet Salla–Alakurtti, som är en del av trafikkorridoren till Barents.			
Om flygtrafiken föreslår arbetsgruppen att staten under en tidsbegränsad period, särskilt sommartid, skall subventionera reguljärtrafiken på flygplatser som används för turism för att säkerställa tillgängligheten med flyg. Inom vägtrafiken bör trafikens smidighet och vägnätets skick förbättras på alla avsnitt som är viktiga för turismen.			
Nyckelord			
Lappland, kollektivtrafik, nattågstrafiken till Kemijärvi, turism			
Övriga uppgifter			
Kontaktperson vid kommunikationsministeriet är överingenjör Marcus Merin.			
Seriens namn och nummer		ISSN	ISBN
Kommunikationsministeriets publikationer 23/2007		1457-7488 (trycksak)	978-952-201-874-8 (trycksak)
		1795-4045 (nätpublikation)	978-952-201-875-5 (nätpublikation)
Sidoantal (trycksak)	Språk	Pris (trycksak)	Sekretessgrad
64	finska	15 €	offentlig
Distribution		Förlag	
Edita Publishing Ab		Kommunikationsministeriet	



Authors (from body; name, chairman and secretary of the body) Chair: Harri Cavén		Type of publication Report	
Secretaries: Marcus Merin, Sami Laakkonen and		Assigned by Ministry of Transport and Communications	
Tuomo Suvanto		Date when body appointed 27 October 2006	
Name of the publication Improving public transport in Lapland			
Abstract <p>The task of the working group was to extensively explore the long-term development plan of public transport in Lapland.</p> <p>The working group regards the development of public transport in Lapland as very important in terms of economic life and regional policy. Lapland's tourist industry is comparable to an export industry, which means that particular attention should be paid to accessibility and infrastructure of the operational environment. Easy accessibility accelerates investments and promotes the growth of tourism, which in turn generate income and work opportunities to outside the growth centres and thus balance the regional structure.</p> <p>The working group proposes altogether 13 measures to develop Lapland's public transport and rail network. It is proposed that a new expenditure item be established in the state budget under the administrative sector of the Ministry of Transport and Communications for the purpose of purchasing public transport services (including all transport modes) on the basis of regional and economic policy.</p> <p>The night train service to Kemijärvi is proposed to be continued using the latest sleeping car stock. With regard to tourism it is essential that the night train service to Kolari will be ensured. Representatives of the state (Ministry of Transport and Communications) and the railway company VR Group shall negotiate an agreement concerning the purchase and financing of a new sleeping car stock by 2010. As to the rail infrastructure the working group proposes that the feasibility and profitability study about the rail connection between Salla and Alakurtti, a part of the Barents transport corridor, be updated.</p> <p>As to air transport the working group proposes that the state would subsidise scheduled traffic to tourist airports, in particular in the summer season to ensure accessibility by air. On the whole, the road network and the flow of transport must be improved on connections that are significant to tourism.</p>			
Keywords Lapland, public transport, night train service to Kemijärvi, tourism			
Miscellaneous Contact person at the Ministry: Senior Engineer Marcus Merin			
Serial name and number Publications of the Ministry of Transport and Communications 23/2007		ISSN 1457-7488 (printed version) 1795-4045 (electronic version)	ISBN 978-952-201-874-8 (printed version) 978-952-201-875-5 (electronic version)
Pages, total (printed version) 64	Language Finnish	Price (printed version) €15	Confidence status Public
Distributed by Edita Publishing Ltd		Published by Ministry of Transport and Communications	

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖLLE

Liikenne- ja viestintäministeriö asetti 27.10.2006 työryhmän selvittämään Lapin joukkoliikenneyhteysien kehittämistä.

Työryhmän tehtävänä oli

- selvittää laaja-alaisesti Lapin joukkoliikenneyhteysien kehittämislinjaukset pitkällä aikavälillä
- määrittää liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan rooli Lapin joukkoliikenneyhteysien kehittämisessä ottaen huomioon matkailuelinkeinon tarpeet, valtiontaloudelliset ja aluepoliittiset näkökohdat.

Työryhmän raportti ja esitykset linjaavat Lapin joukkoliikenteen kehittämistä tulevana vuosina. Raportin toimenpide-ehdotukset ovat syntyneet laajan yhteistyön tuloksena perustuen joukkoliikenteen asiantuntijoiden näkemyksiin sekä Lapin kuntien ja elinkeinoelämän tarpeisiin.

Työryhmän puheenjohtajana on toiminut ylijohtaja Harri Cavén liikenne- ja viestintäministeriöstä. Työryhmän jäseninä ovat toimineet maakuntajohtaja Esko Lotvonen ja kehittämisjohtaja Maiju Hyry Lapin liitosta, toimitusjohtaja Miia Porkkala Rukakeskus Oy:stä, ylitarkastaja Sanna Kolomainen Lapin tiepiristä, seutulogistikko Kirsi Ylipiesa Kemi-Tornio Kehittämiskeskus ry:stä, toiminnanjohtaja Markku Mäkitalo Tunturi-Lapin Kehitys ry:stä, liikennejohtaja Anne Herneoja Ratahallintokeskuksesta, aluejohtaja Martti Oinas Finaviasta, liikennehallintopäällikkö Juha Tapio Lapin lääninhallituksesta sekä hallitusneuvos Mikael Nyberg ja neuvotteleva virkamies Riitta Viren liikenne- ja viestintäministeriöstä. Työryhmän sihteereinä ovat toimineet ohjelmapäällikkö Sami Laakkonen Lapin liitosta, yli-insinööri Marcus Merin ja neuvotteleva virkamies Tuomo Suvanto liikenne- ja viestintäministeriöstä. Työryhmän pysyvinä asiantuntijoina ovat toimineet henkilöliikennejohtaja Antti Jaatinen VR Osakeyhtiöstä, puheenjohtaja Mauri Lunden Rautatieläisten liitto ry:stä ja kunnanjohtaja Kari Väyrynen Sallan kunnasta.

Työryhmä on työnsä aikana kuullut 35:ttä asiantuntijaa. Lisäksi pyysi kirjallisia selvityksiä kuntien ja matkailukeskusten joukkoliikennetarpeista. Työryhmä on kokoontunut 6 kertaa.

Työryhmä pitää Lapin joukkoliikenteen kehittämistä erittäin tärkeänä elinkeino- ja aluepoliittisin perustein. Lapin matkailuelinkeino on rinnastettava vientiteollisuuteen, jolloin saavutettavuuteen ja toimintaympäristön infrastruktuuriin on kiinnitettävä erityistä huomiota. Lapin matkailu on elinkeinona täysin riippuvainen kansainvälisestä, maan sisäisestä ja alueellisesta saavutettavuudesta. Liikennejärjestelmän kokonaiskehittämisessä vastuu on oltava yhteiskunnalla. Hyvä saavutettavuus vauhdittaa investointeja ja matkailun kasvua, mikä tuo tuloa ja työtä myös varsinaisten kasvukusten ulkopuolelle ja tasapainottaa aluerakennetta. Joukkoliikenteen kehittäminen vastaa myös niihin globaaleihin energiapoliittisiin ja ilmastollisiin haasteisiin, joihin yhteiskuntamme on välttämättä vastattava.

Nykytilanteessa valtio (LVM) ostaa vain alueen oman väestön tarpeista lähtevää peruspalveluluonteista liikennettä. Matkailuperustein liikennettä ei osteta, mikä on Lapin kannalta vaikea tilanne alueellisen kehittämisen ja elinkeinopolitiikan näkökulmista. Lapin joukkoliikenne palvelee kuitenkin suuressa määrin juuri matkailijoiden tarpeita. Liikennejärjestelmän toimivuuden vastuuta ei voida sysätä yksin matkailuyrittäjille, vaan yhteiskunnan on voitava osallistua joukkoliikenteen rahoittamiseen myös matkailuelinkeinollisin perustein. Koska matkailuliikenne ei ole peruspalveluluonteista, johon nykyiset ostomäärärahat on tarkoitettu, edellyttää joukkoliikenteen laadukas järjestäminen Lapissa erityistoimenpiteitä. Lapille on tärkeää turvata ja tarvittaessa ostaa yöjunaliikennettä, lentoliikennettä ja matkaketjujen toimivuutta turvaavaa linja-autojen syöttöliikennettä. Matkailijoiden ja alueen oman väestön liikkuminen limittyvät toisiinsa, jolloin paikalliset asukkaat hyötyvät matkailun generoimista liikennepalveluista.

Työryhmä katsoo, että rautatieliikenteen aktiivinen kehittäminen Lapissa on ekologisesti erittäin perusteltua. Teollisuuden kuljetukset tukevat Lapin joukkoliikenteen infrastruktuuria erityisesti rataverkon osalta. Rautatieverkkoa ja maantiefrastruktuuria tulee tarvittaessa kehittää siten, että kaivostoiminta on mahdollista. Barentsin talousalueen kasvun myötä mahdollisesti syntyvään kuljetusten lisääntymiseen Lapin kautta on varauduttava.

Työryhmä esittää kaikkiaan kolmeatoista toimenpidettä Lapin joukkoliikenteen ja rataverkon kehittämiseksi:

1) Matkailuliikenteen ostoon soveltuva menomomentti

Valtion budjettiin liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalle perustetaan uusi pysyväisluonteinen menomomentti, joka on tarkoitettu joukkoliikenteen ostoon alue- ja elinkeinopoliittisin perustein koskien kaikkia liikennemuotoja. Momentin käyttöä kokeillaan Lapin maakunnan alueella 3-vuotisena pilottiprojektina, minkä jälkeen tavoitteena on arviointiin perustuen ottaa momentti ja toimintapa käyttöön koko maassa. Uudelle momentille varataan vuosille 2008-2010 vuosittain 3,0 miljoonaa € Lapin pilotin toteuttamiseen. Rahoitus on lisärahoitusta ja sen kokoamisessa tarkastellaan mahdollisuutta moniministeriöiseen rahoitusratkaisuun.

Varojen käyttöä kohdennetaan seuraaviin asiakokonaisuuksiin:

- a. Turvataan yöjunaliikenteen ostomenoihin tarvittava määräraha huomioiden välttämättömät investointitarpeet.
- b. Kehitetään matkailuelinkeinon saavutettavuutta palvelevia liikenneyhteyksiä tehostamalla syöttöliikennettä sekä turvaamalla matkaketjun toimivuus Lapin lento- ja rautatieasemilta matkailukeskuksiin. Liityntäyhteyksien järjestelmää uusitaan joustavammaksi, paremmin matkailuelinkeinon tarpeisiin sopivaksi.

- c. Turvataan matkailuelinkeinon kilpailukyvyllä tärkeän reittilentoliikenteen saatavuutta kohdentaen julkista subventiota erityisesti kesäkauden reittilentotarjonnan kehittämiseksi.

Lento- ja raideliikenteen ostoissa vallitsevan lainsäädännön mukaan toimivaltainen viranomaisena on valtio (LVM). Nykyisen lainsäädännön mukaan linja-autojen syöttöliikenneyhteyksien kehittäminen ja ostaminen voidaan järjestää lääninhallituksen liikenneosaston kautta. Lento- ja raideliikenteen osalta toimivallan siirtäminen valtiolta aluetasolle edellyttäisi lainsäädännöllistä muutosta.

2) Kemijärven yöjunaliikenteen järjestäminen

Jatketaan Kemijärven yöjunaliikennettä (Helsinki-Kemijärvi) käyttäen uusinta makuuvaunukalustoa. VR hankkii mahdollisimman nopealla aikataululla tarvittavan aggregaattivaunukaluston Kemijärven yöjunaliikenteen järjestämiseksi. Tarvittaessa valtio ostaa Kemijärven yöjunaliikennettä edellä kohdassa 1 mainitun määrärahamomentin puitteissa huomioiden tarvittavat kalusto- ja infrastruktuuri-investoinnit. Kemijärven yöjunaliikenne aloitetaan uudestaan joulukuussa 2007.

3) Kolarin yöjunaliikenteen turvaaminen

Yöjunaliikenteen turvaaminen Kolarin on matkailupoliittisin perustein välttämätöntä myös jatkossa. Tämä edellyttää valtion (LVM) ja VR:n neuvottelemaa ratkaisua uuden makuuvaunukaluston hankinnasta ja rahoituksesta vuoteen 2010 mennessä. Mikäli Kolarin rataa ei sähköistetä, varaudutaan yöjunaliikenteen turvaamiseen Kolarin rataosuudella samoin periaattein kuin Kemijärven yöjunaliikenteessä eli aggregaattivaunuhankinnalla.

4) Makuuvaunu- ja autonkuljetuskapasiteetin turvaaminen matkailusesonkeina

Matkailusesonkeina turvataan riittävä matkustaja- ja autonkuljetuskapasiteetti Lappiin tuleviin Kolarin ja Kemijärven juniin. Matkailuyritykset ja VR neuvottelevat vaihtopäivien rytmittämisen sekä yhteisen paketoinnin, markkinoinnin ja hintajousten mahdollisuuksista edesauttaa kaluston riittävyyttä sekä lisätä hiljaisten kausien käyttöasteita.

5) Reittilentoliikenteen saatavuuden turvaaminen matkailulentoasemilla

Turvataan matkailulentoasemien reittiliikennettä kohdentaen julkinen subventio tarvittaessa ajallisesti rajattuna erityisesti kesäkauden lentosaavutettavuuden varmistamiseen. Menettely tukee matkailun ympärivuotisen kysynnän ja työllistämisen kehittymistä ja luo edellytyksiä matkailukapasiteetin käyttöasteiden kasvuksi. Liikenteen ostamiseen voidaan käyttää edellä kohdassa 1 mainitun momentin määrärahoja.

6) Matkaketjujen turvaaminen kehittämällä syöttöliikenneyhteyksiä

Kehitetään matkaketjuajattelua turvaamalla matkailukeskusten syöttöliikenteen toimivuus lento- ja rautatieasemilta. Asemilta toimivan syöttöliikenteen vuorotiheyden tulee olla minimissään 2 vuoroa päivässä merkittävimpiin matkailukeskuksiin. Matkaketjujen kehittäminen on kustannustehokkain tapa vastata saavutettavuuden haasteeseen Lapin maakunnan sisällä. Syöttöliikenteen ostamiseen voidaan käyttää edellä kohdassa 1 mainitun momentin määrärahoja.

7) Kansainvälinen yhteistyö joukkoliikenteen kehittämisessä

Lapin kansainvälinen sijainti ja vuorovaikutuksen kasvu Barentsin alueella edellyttää joukkoliikenteen tarkastelua ja yhteyksien kehittämistä yli valtioiden rajojen Ruotsiin, Norjaan ja Venäjälle. Kansainvälistä yhteistyötä joukkoliikenteen kehittämisessä lisätään.

8) Julkisen liikenteen peruspalvelutason turvaaminen

Paikallisia asukkaita palvelevan julkisen liikenteen peruspalvelutaso turvataan riittävällä rahoituksella valtion talousarviossa. Alueellisia ja seudullisia joukkoliikennepalveluja kehitetään kuntarajat ylittävällä yhteistyöllä. Otetaan käyttöön uusia liikenteenhoitomuotoja, kuten esteettöntä palveluliikennettä ja kutsuohjattua joukkoliikennettä. Matkojen yhdistelyä ja ketjuttamista matkapalvelukeskuksessa hyödynnetään koko maakunnan alueella. Tiedotusta joukkoliikenteen tarjonnasta, aikatauluista ja matkaketjuista tehostetaan.

9) Kolarin radan peruskorjaus

Käynnistetään Kolarin radan peruskorjaus vuonna 2008. Peruskorjaus on välttämätöntä liikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden varmistamiseksi. Peruskorjauksen taso riippuu siitä, syntyykö rataosuudelle kaivostoiminnan myötä raskaita kuljetustarpeita. Peruskorjauksen yhteydessä toteutetaan Tornion henkilöliikenteen seisake.

10) Salla-Alakurtti -ratayhteyden toteutettavuus- ja kannattavuusselvitys

Päivitetään Salla-Alakurtti -ratayhteyden toteutettavuus- ja kannattavuusselvitys kansainvälisenä yhteistyönä. Selvitetään tarpeet ja edellytykset Pohjois-Suomen rataverkon kytkeytymiselle Venäjän rataverkkoon Sallan kautta. Yhteys liittyy Barentsin liikennekäytävän kehittämiskokonaisuuteen.

11) Ratojen sähköistäminen

Käynnistetään Rovaniemi-Kemijärvi sekä Kemi-Kolari -rataosuuksien sähköistämisen edellyttämät kannattavuuselvitykset ja suunnittelutyöt.

12) Rautuvaaran ja Äkäsjokisuun ratojen ylläpito

Kolarista Rautuvaaraan ja Äkäsjokisuulle ulottuvat radat säilytetään ja pidetään liikennöitävinä Kolarissa ja Ruotsin Pajalassa mahdollisesti käynnistyvän kaivostoiminnan kuljetusratkaisujen turvaamiseksi. Kaivostoiminnan käynnistyessä varaudutaan jatkamaan raidetta Rautuvaarasta Hannukaiseen ja mahdollisesti myös Äkäsjokisuulta Ruotsin puolen Stora Sahavaaraan.

13) Tieverkon parantaminen ja radan ulottaminen Ylläksen matkailukeskukseen

Varmistetaan valtion talousarviossa määrärahojen riittävyys tieverkon ylläpitoon ja kehittämiseen. Edistetään Itä-Lapin maantiesäilytettävyyttä parantamalla kantatien 82 kuntoa ja liikenteen sujuvuutta. Pohjoisen Lapin poikittaissaavutettavuutta kehitetään toteuttamalla Kuttura-Repojoki -tieyhteys. Käynnistetään kalottialueen yhteyksien kannalta merkittävän ja matkailullisesti tärkeän valtatie 21 perusparannus välillä Palojoensuu-Kilpisjärvi.

Kaivostoiminnan käynnistymisen myötä tulee harkittavaksi rautatieyhteyden ulottaminen edelleen Ylläksen matkailukeskukseen saakka.

Saatuaan työnsä päätökseen, työryhmä luovuttaa yksimielisen mietintönsä kunnioittavasti liikenne- ja viestintäministeriölle.

Helsingissä 30 päivänä huhtikuuta 2007

Harri Cavén

Esko Lotvonen

Maiju Hyry

Miia Porkkala

Sanna Kolomainen

Kirsi Ylpiessa

Markku Mäkitalo

Anne Herneoja

Martti Oinas

Juha Tapio

Mikael Nyberg

Riitta Viren

Sami Laakkonen

Marcus Merin

Tuomo Suvanto

Sisältö

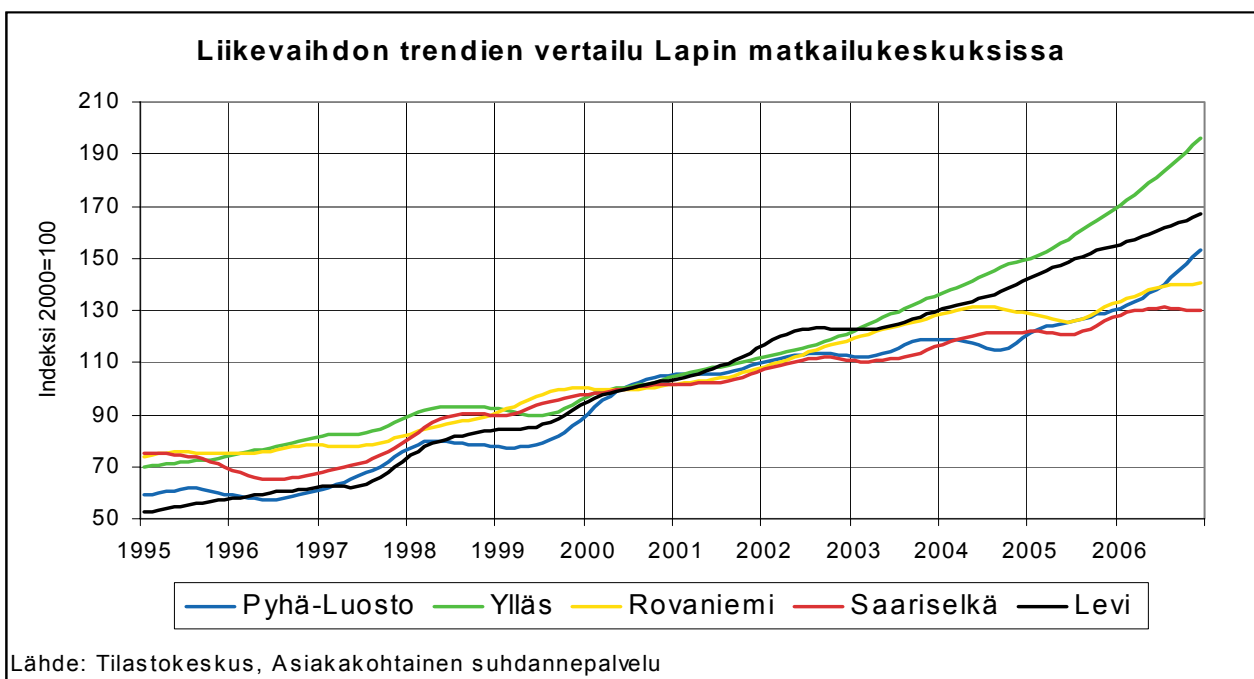
1 SAAVUTETTAVUUS JA ALUEELLINEN KILPAILUKYKY.....	2
2 LAPIN MAAKUNNAN ALUEKUVAUS	3
2.1 Lapin yleiset kehittämistavoitteet.....	3
2.2 Aluetalous ja elinkeinojen kasvu	3
2.3 Aluerakenteen kehittyminen ja liikennejärjestelmä.....	4
2.4 Väestöpohjan niukkuus ja keskittyminen haasteena.....	6
3 LAPIN JOUKKOLIIKENTEN NYKYTILA	8
3.1 Joukkoliikenteen peruspalvelutaso	8
3.2 Alueittainen tarkastelu	9
3.3 Lapin joukkoliikenteen analyysi.....	12
3.3.1 Lapin joukkoliikenteen SWOT	13
3.3.2 Johtopäätökset nykytilasta.....	13
3.3.3 Ratkaisuvaihtoehdot liikennemuodoittain.....	13
4 TYÖRYHMÄN ESITYKSET TOIMENPITEIKSI	19
 LIITTEET	
Liite 1: Alueelliset joukkoliikenteen SWOT –analyysit.....	22
Liite 2: Lapin seutukuntajakoon perustuva tilastollinen aluetarkastelu.....	25
 TAUSTAMUISTIOT	
Muistio 1: Liikennepolitiikka.....	26
Muistio 2: Matkailupolitiikka ja –kehitys.....	28
Muistio 3: Barentsin talouskasvu ja liikenneyhteydet.....	32
Muistio 4: Teollisuuden rahti ja kaivostoiminta.....	34
Muistio 5: Suomen maaliikenteen runkoverkko.....	36
Muistio 6: Maantieliikenne.....	37
Muistio 7: Rautatieliikenne ja kaukojunat.....	39
Muistio 8: Lentoliikenne.....	45
Muistio 9: Joukkoliikenteen suunnittelu- ja rahoitusjärjestelmä.....	48

1. SAAVUTETTAVUUS JA ALUEELLINEN KILPAILUKYKY

Paikallisen väestön arjen sujuvuuden lisäksi saavutettavuuden ja logistiikan merkitys yritysten kilpailukyvyllä ja toimipaikkojen alueelliseen sijoittumiseen vaikuttavana tekijänä on korostunut voimakkaasti viime vuosina. Toimintaympäristö on yhä kansainvälisempi ja ihmiset liikkuvat yhä enemmän. Lapissa pitkistä etäisyyksistä, harvasta asutuksesta sekä ohuista omista matkustaja- ja tavaravirroista syntyvä toimintaympäristö asettaa logistiikalle omat lisähaasteensa. Matkailuelinkeinolla on omat erityistarpeensa. Alueen kuntien ja yritysten on yhdessä valtiovalan kanssa löydettävä tehokkaita keinoja turvata elinkeinoelämän kilpailukyvyllä välttämätön saavutettavuus ja logistiikka pohjoisimmassa Suomessa myös tulevaisuudessa. Ratkaisuissa on huomioitava elinkeino- ja aluepoliittiset näkökohdat. Pitkät välimatkat ja harva väestöpohja ovat myös EU:n näkökulmasta tekijöitä, jotka perustelevat joukkoliikenteen kehittämistä tukemalla vielä nykytilanteessa kannattamattomia mutta saavutettavuuden parantamisen kannalta tärkeitä yhteyksiä.

Liikennepoliittiset ratkaisut joko mahdollistavat tai rajaavat elinkeinojen kehittämismahdollisuuksia. Lapin maakunnan kannalta olennaiset kysymykset kytkeytyvät teollisuuden raaka-aine- ja tuotekuljetusten toimivuuteen ja transitioliikenteen tarpeisiin sekä matkailuelinkeinolle välttämättömään kansainväliseen, kansalliseen ja alueen sisäiseen saavutettavuuteen. Kaivosteollisuuden kasvu tulee merkitsemään investointitarpeita sekä tiestölle että muille liikenneyhteyksille.

Lapin matkailuelinkeinon on sitoutunut miljardiluokan investoinnit ja ala on kehittynyt erittäin vahvasti Lapin keskusten lisäksi myös Ruka-Kuusamon alueella. Saavutettavuus ei saa muodostua pullonkaulaksi alan myönteiselle kehittymiselle jatkossakin. Nykypäivän matkailija saattaa tehdä valinnan matkakohteesta pelkästään hyvän saavutettavuuden perusteella. Asiakasryhmiä on paljon ja matkailijat reagoivat nopeasti heitä kiinnostaviin tarjouksiin ja uusiin edullisiin vaihtoehtoihin. Kulutustottumukset ja arvostukset voivat muuttua nopeasti. Tämä edellyttää vaihtoehtoja ja joustavuutta joukkoliikennejärjestelmältä.



2. LAPIN MAAKUNNAN ALUEKUVAUS

2.1 Lapin yleiset kehittämistavoitteet

Lappi on maantieteellisesti iso alue, minkä vuoksi kehittämisen ongelmat ja tarpeet vaihtelevat suuresti alueittain. Maakuntaohjelmaan perustuen Lapin kehittämisen strategisena tavoitteena on lisätä kilpailukykyä, taloudellista kasvua ja yrittäjyyttä sekä parantaa työllisyyttä luomalla uusia työpaikkoja ja säilyttämällä nykyisiä. Strategia kohdistuu ensisijaisesti olemassa olevan yritystoiminnan kasvumahdollisuuksien parantamiseen ja uuden yritystoiminnan syntymisedellytysten lisäämiseen. Tavoitteena on luoda väestölle toimeentulon mahdollisuudet niin, että muuttotase kääntyy positiiviseksi ja väkiluvun pieneneminen pysähtyy. Erityisesti tavoitellaan nuorten ja osaajien poismuuton hillitsemistä ja tulomuuton lisäämistä. palvelurakenne turvataan koko maakunnassa.

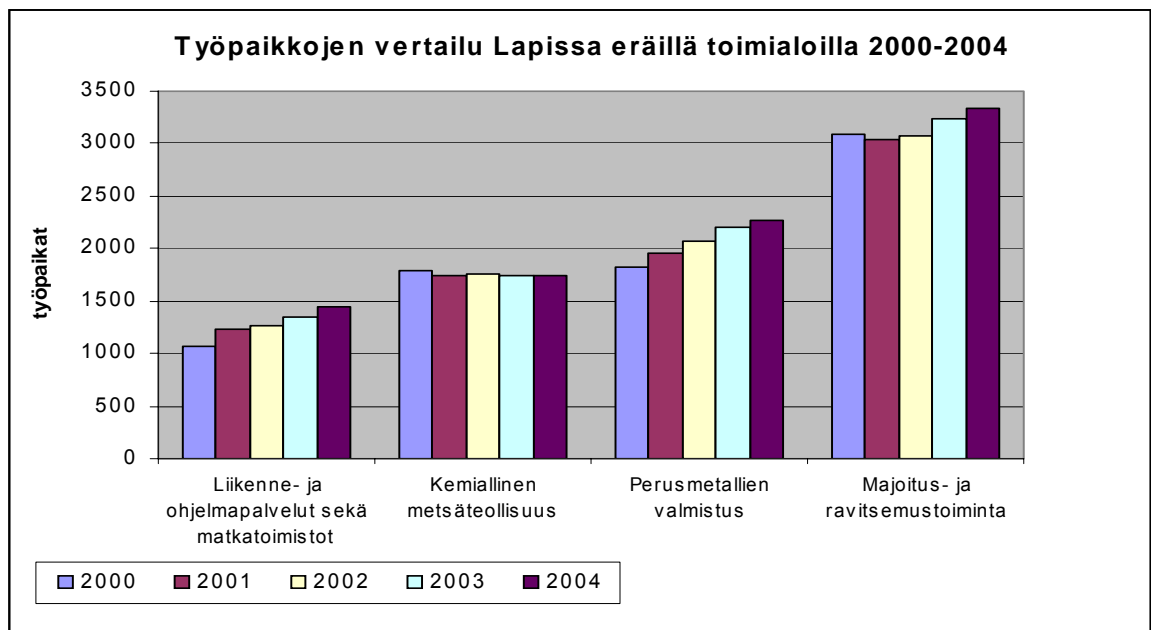
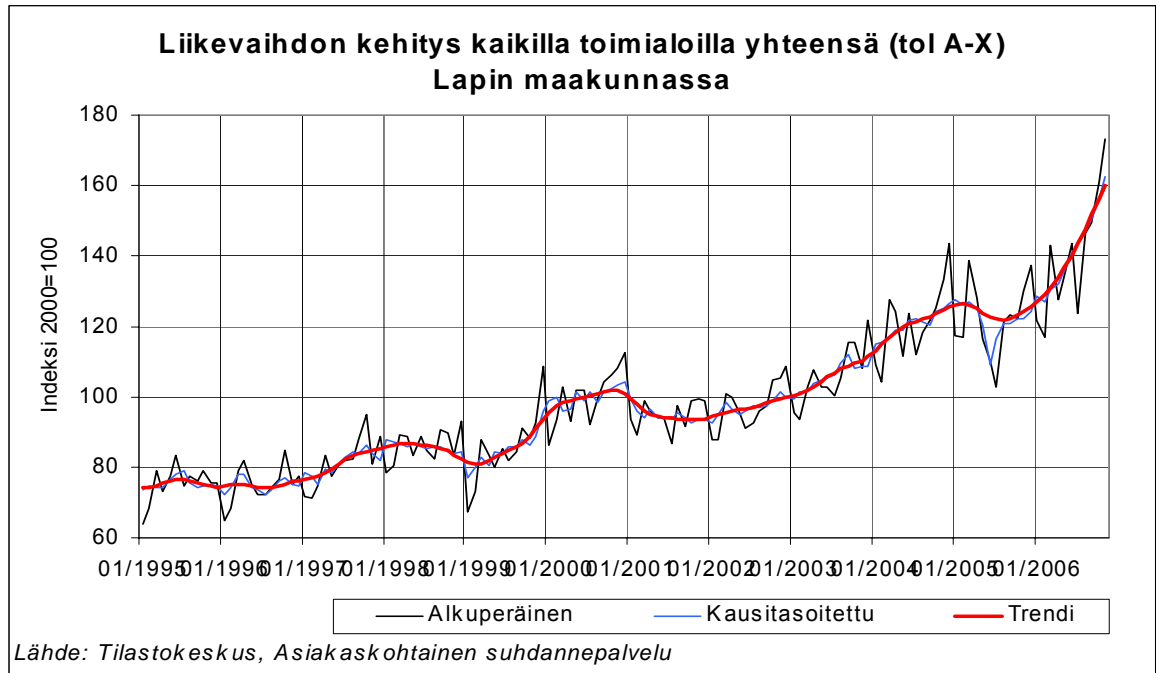
Maakuntaohjelmaa toteutetaan toimintalinjoittain: TL1 edistetään yritystoimintaa, parannetaan yritysten toimintaedellytyksiä ja panostetaan teknologiaan, TL2 kehitetään maaseutua ja maaseutuelinkeinoja, TL3 vahvistetaan osaamista sekä kehitetään koulutus-, T&K- ja innovaatiojärjestelmää, TL4 parannetaan työllisyyttä ja työmarkkinoiden toimivuutta sekä ehkäistään syrjäytymistä, TL5 edistetään hyvinvointia, kulttuuria ja saamelaiskulttuuria, TL6 turvataan ympäristön laatu ja hyödynnetään luonnonvaroja kestäväällä tavalla sekä TL7 varmistetaan liikennejärjestelmän ja perusinfrastruktuurin toimivuus.

Liikennejärjestelmää koskevan toimintalinjan tavoitteena on turvata Lapin sisäinen ja ulkoinen saavutettavuus sekä perusinfrastruktuuri. Erityisesti panostetaan tiestön ylläpitoon ja kehittämiseen sekä elinkeinoelämän kilpailukykyyn kannalta tärkeiden infrastruktuurihankkeiden sekä liikennepalveluiden edistämiseen. Kärkihankkeina on mainittu Kemijärven ja Kolarin radan liikenteen turvaaminen (peruskorjaus, sähköistäminen, yöjunaliikenne), lentokenttien ja lentosaavutettavuuden kehittäminen, matkailukeskusten kasvua tukevat liikennejärjestelyt sekä joukkoliikenteen kehittäminen.

2.2 Aluetalous ja elinkeinojen kasvu

Lapin elinkeinoelämä on korkeasuhdanteessa ja kasvunäkymät ovat edelleen lähivuosina erittäin myönteiset. Sekä metsä- että terästeollisuus ovat hyötynet maailmanmarkkinoiden vahvasta imusta. Lisäksi kaivostoiminta on aktivoitumassa tuoden lähivuosina satoja uusia työpaikkoja. Myös pk-teollisuus ja palvelualat ovat kehittyneet myönteisesti. Lapin vahvasti kasvanut matkailu on Suomen palvelusektorin kärkivientiä ja matkailuelinkeino on rinnastettava aluetaloudelliselta merkitykseltään vientiteollisuuteen. Matkailuklusteri on täysin riippuvainen kansainvälisestä saavutettavuudesta ja alueellisen joukkoliikennejärjestelmän toimivuudesta ympäri vuoden. Saavutettavuuden puutteet eivät saa muodostua ongelmaksi maakunnille elintärkeiden alojen kilpailukyvyille.

Lapin maakunnan kaikkien toimialojen yhteenlaskettu (tol A-X) liikevaihto kasvoi vuoden 2006 tammi-marraskuun aikana suotuisat 16,2 prosenttia edelliseen vuoteen verrattuna. Myös yritysten henkilöstömäärä on kasvanut myönteisesti. Liikevaihdolla mitattuna Lapin aluetaloutta hallitsevat metalliteollisuus sekä kemiallinen puunjalostus. Työllistävyydellä mitattuna matkailu nousee kuitenkin merkittävyudessa metsäsektorin rinnalle. Kummatkin tarjoavat Lapissa noin 4 000 henkilötyövuotta.



2.3 Auerakenteen kehittyminen ja liikennejärjestelmä

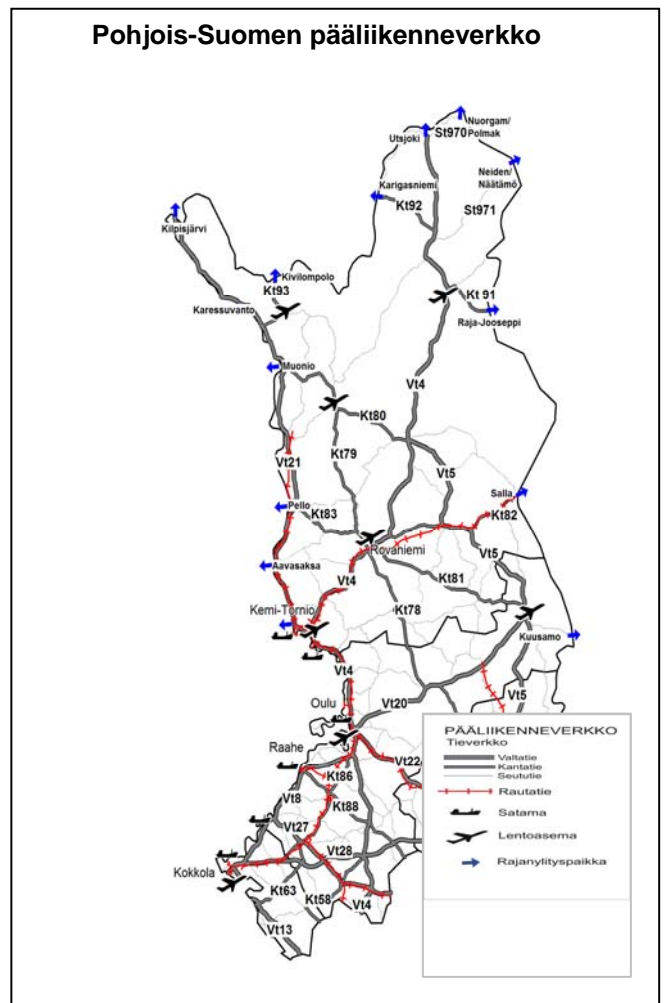
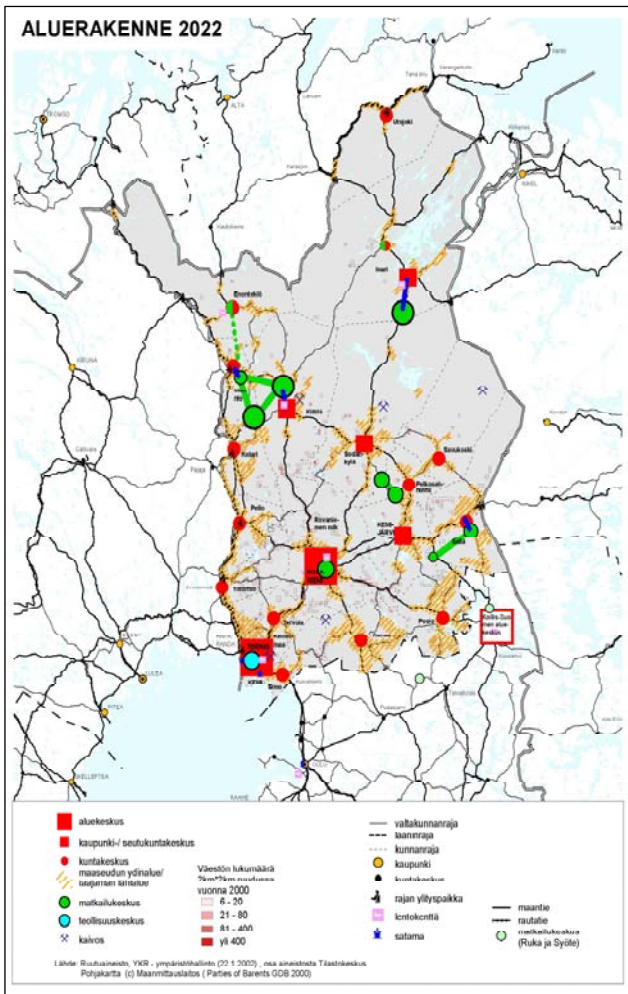
Lapin tavoite on kuntakeskuspainotteinen aluerakenne, jota matkailukeskukset täydentävät¹. Tällöin keskeisiksi nousevat kunta- ja matkailukeskusten muodostamat alueelliset palvelukokonaisuudet. Matkailukeskusten yhä tiiviimpi rakentaminen ja autottomuutta suosivat maankäyttöratkaisut tekevät jatkossa joukkoliikenteestä yhä vetovoimaisemman tavan saapua matkakohteeseen.

¹

Tulevaisuuden keskusverkon muodostavat Rovaniemen ja Kemi-Tornion aluekeskukset, Kemijärven, Sodankylän, Ivalo-Saariselän, Kittilä-Levin ja Ylläksen palveluiltaan kaupunkitasoiset keskukset, kuntakeskukset, matkailukeskukset sekä voimakkaimmat kylät. Väestö sijoittuu pääasiassa keskuksiin ja työssäkäyntialueille. Kylistä menestyvät keskusten läheiset, ympäristöltään vetovoimaiset ja rajakauppakylät. Haja-asutusta säilyy eniten taajamien lähellä, jokivarsilla sekä pääteiden vierellä. Palvelut sijoittuvat pääosin alue-, kunta- ja matkailukeskuksiin. Keskusten lähikylissä säilyvät koulu ja kauppa. Maaseutua palvellaan yhä enemmän liikkuvilla palveluilla, asiakaskuljetuksilla ja tietoverkoilla. Kuntakeskuspainotteinen aluerakenne ja matkailukeskukset edellyttävät toimivaa joukkoliikennettä.

Rovaniemi ja Kemi-Tornio kehittyvät maakunnan aluekeskuksiksi. Suuret matkailukeskukset täydentävät keskusverkkoa. Vahvimpiin kyliin sijoittuu maaseutuelinkeinojen työpaikkoja ja pienen yksikkökoon palvelutuotantoa. Kuntakeskuspainotteinen aluerakenne edellyttää työpaikkojen syntymistä ja nuorten työikäisten muutttoa myös maaseututaajamiin, joita arvostetaan palvelujen ja luonnon läheisyyden sekä edullisten asuinkustannusten vuoksi.

Lappi kuuluu kansainvälisiin yhteistyö- ja kehittämisvyöhykkeisiin. Yhä merkittävämmäksi kasvavan Barentsin energiavarojen hyödyntämisen ympärille kehittyvät yritysverkostot muodostavat tärkeän yhteistyön alueen. Barentsin käytävä yhdistää eri liikennemuodoilla Norjan, Ruotsin ja Suomen pohjoisosat Luoteis-Venäjään.



Matkustamisen ja kuljetustarpeiden hoitaminen pitkien etäisyyksien Lapissa edellyttää kattavia ja hyvälaatuisia liikenneverkkoja. Hyväkuntoisella maantieverkolla on tärkeä merkitys elinkeinoelämän kuljetuksille ja kustannusten vähentämiselle. Lapin keskeinen asema Pohjoiskalotilla asettaa liikennejärjestelmälle ja yhteyksille omat erityisvaatimuksensa. Naapurimaiden liikenne, erityisesti norjalaisten, on Lapin tieverkolla merkittävää. Mahdolliseen Lapin kautta tapahtuvaan kuljetusten kasvuun Barentsin alueella on varauduttava.

Lapin aluekeskuksilla on hyvä logistinen asema. Kemi-Tornio on Barentsin alueen ja Itämeren alueen leikkauskohdassa, johon on hyvät meri-, rautatie-, valtatie- ja lentoyhteydet. Rovaniemellä on gateway-asema erityisesti kansainvälisessä lentoliikenteessä. Barentsin ja Arkangelin käytävät kulkevat Lapin läpi. Väyliltään laadukas ja turvallinen meriliikenne on tärkeää teollisuuden viennille. Aluekeskusten lisäksi tärkeitä logistiikan solmukohtia ovat rajanylityspaikat, joita on kolmen valtakunnan rajalla. Kemi-Tornion alueella sijaitsee suurin osa Lapin raskaasta teollisuudesta, merkittäviä kumipyöräliikenteen terminaaleja, kaksi kasvavaa satamaa, rautatieliikenteen terminaaleja ja lentoasema. Rovaniemi on keskisen Lapin tavaraliikenteen keskus, jossa on tavaraliikenteen kannalta merkittäviä yrityksiä sekä jakeluterminaaleja ja lentoasema. Kemijärvellä on merkittävä puunjalostusteollisuuden tuotantolaitos. Avainasemassa ovat solmukohtien välisten liityntäyhteyksien toimivuus ja liikenneverkkojen kunnossapito kaikkina vuodenaikoina².

2.4 Väestöpohjan niukkuus ja keskittyminen haasteena

Lapin maakunnan väkiluku on 184 829 asukasta vuoden 2006 lopulla. Keskimääräinen asukastiheys on vain 2,0 asukasta/km². Euroopan unionissa erittäin harvaan asutuiksi alueiksi määritellään alueet, joiden asukastiheys on alle 8,0 asukasta/km². Lapin kunnista vain neljässä (Kemi, Tornio, Rovaniemi, Keminmaa) asukastiheys on yli 8,0 asukasta/km². Etäisyydet kuntakeskusten välillä ja logistisiin solmupisteisiin ovat pitkät. Useilla Lapin alueilla väestön kokonaisnettomuuttotappio on ollut yli 1,5 prosenttia vuosittain. Eniten väkeä ovat menettäneet syrjäiset maaseutualueet, erityisesti Itä-Lapin seutukunta.

Matkailu merkitsee huomattavaa Lapin oman väestön ulkopuolista lisäkysyntää myös liikennepalveluille. Joukkoliikenteen palvelutason määrittämisessä onkin huomioitava nykyistä paremmin matkailijoiden tuoma arviolta vuositasolla noin 50 000 asukasta vastaava liikennepalvelukysyntä, mikä on laskettu majoitusyöpymisten määrään perustuen.

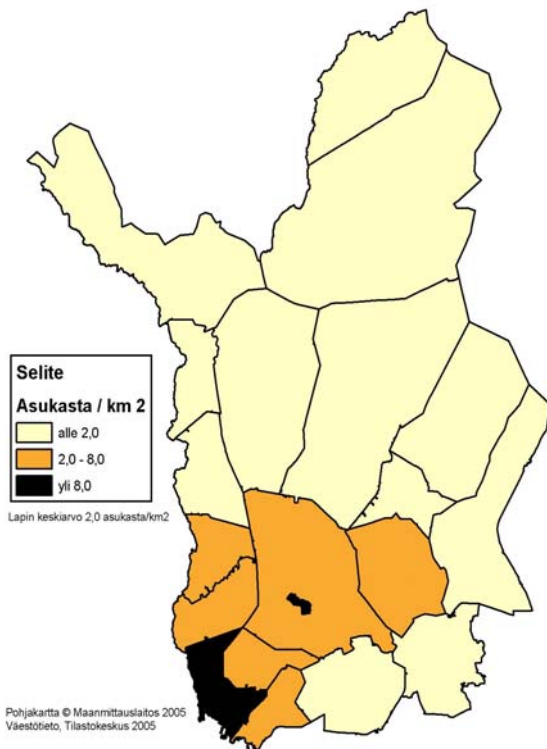
Lapin sisällä väestön keskittyminen kaupunkeihin ja taajamiin näyttää jatkuvan. Maan sisäinen muutto on samalla jälleen kiihtynyt. Negatiivinen muuttotase yhdistyneenä tappiolliseen luontaiseen väestömuutokseen painoi Lapin väestömuutoksen vuonna 2006 lähes tuhat henkeä miinuksien puolelle (-971 asukasta). Vähenevä väestö ja sen voimakas keskittyminen yhdistyneenä väestön ikääntymiseen vaikeuttavat kaikkien palveluiden järjestämistä. Joukkoliikennepalvelujen näkökulmasta vallitsevat väestötrendit luovat haasteita. Vähenevä väestö merkitsee pienempää ostovoimaa ja liikennöintitarvetta, mikä heijastuu itsekannattavan liikenteen toimintaedellytyksiin. Ikääntyminen lisää toimintarajoitteita kompensoivien esteettömien liikennepalvelujen tarvetta³.

²

Pohjois-Suomen logistiikkastrategia ja logistiikan kehittämisohjelma. Pohjois-Pohjanmaan liitto.

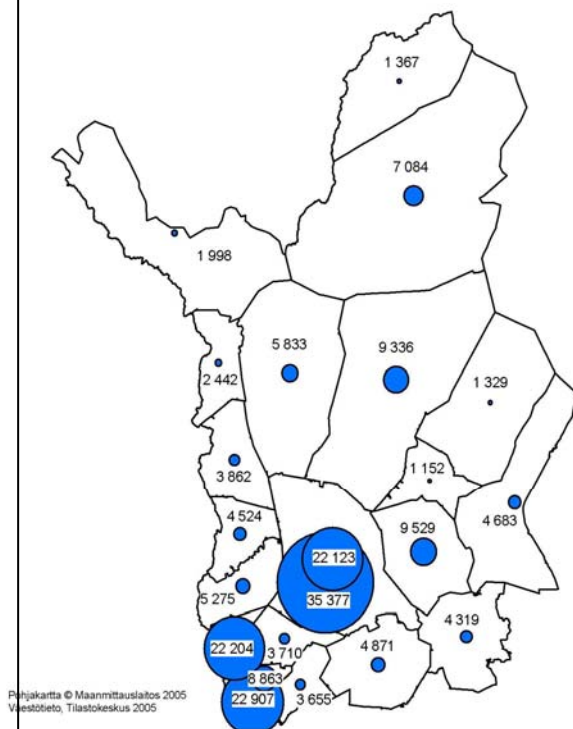
³

Lapin läänin peruspalvelujen arviointiraportti 2005. Lapin lääninhallitus.



Lapin väestötiheys 2005

Lapin väestön keskittyminen 2005



3. LAPIN JOUKKOLIIKENTEEN NYKYTILA

3.1 Joukkoliikenteen peruspalvelutaso

Julkinen henkilöliikenne koostuu Lapissa linja-auto-, juna- ja lentoliikenteestä sekä takseista. Alueellisen runkoliikenteen verkosta pääosa on lipputulosten varassa toimivaa liikennettä. Väestömuutosten johdosta itsekannattavan julkisen liikenteen toimintamahdollisuudet heikkenevät. Tällä hetkellä kolmasosa Lapin maaseutuliikenteestä rahoitetaan valtion määrärahoista. Liikennettä hoidetaan linja-autoilla, pienoislinja-autoilla ja takseilla. Myös kunnat toimivat liikennepalvelujen ostajana. Vain yhteiskunnan rahoituksella on mahdollista turvata kohtuulliset henkilöliikennepalvelut myös autottomille lappilaisille. Erityisesti lapset, ikääntyneet ja opiskelijat ovat usein joukkoliikenteen varassa.

Liikenne- ja viestintäministeriö on määritellyt julkisen liikenteen tavoitteellisen peruspalvelutason vuoden 2005 alussa⁴. Määrittelyssä korostetaan, että kyseessä on tavoitetaso, ei subjektiivinen oikeus. Kunnat, lääninhallitukset, Kela ja liikenteenharjoittajat määrittelevät yhteistyössä joukkoliikenteen alueelliset palvelutasotavoitteet ja ottavat huomioon alueiden ominaispiirteistä johtuvat tarpeet. Käytävissä olevalla rahoituksella pyritään tarjoamaan mahdollisimman hyvä julkisen liikenteen palvelutaso mahdollisimman monelle käyttäjälle, mikä edellyttää matkojen yhdistelyn ja ketjuttamisen käyttöön ottoa. Matkaketjut mahdollistetaan turvaamalla kuntakeskusten yhteydet busseilla, junilla ja lentokoneilla hoidettuun kaukoliikenteen verkkoon. Kuntakeskuksista tulee olla mahdollisuus saavuttaa julkisella liikenteellä pitempimatkainen yhteys (kaukoliikenteen bussivuoro, juna tai lentoyhteys) arkipäivisin ja lisäksi viikonloppuisin vähintään perjantai- ja sunnuntai-iltaisina tai maanantaiaamuina. Liityntäyhteydet järjestetään matkapalvelukeskuksen välittämänä kutsujoukkoliikenteenä silloin, kun käyttäjämäärät eivät riitä säännöllisillä aikatauluilla ja reiteillä liikennöitävien yhteyksien järjestämiseen.

Työmatkaliikenteen peruspalvelutasomääritelmän mukaisesti liikenteen saatavuutta on arvioitu Lapissa sellaisten kuntaparien osalta, joiden välillä tehdään yli 100 kuntarajat ylittävää työmatkaa (pendelöinti) vuorokaudessa ja joiden kuntakeskusten välinen matka kestää julkisessa liikenteessä alle yhden tunnin⁵. Suurimmat kuntarajat ylittävät työssäkäyntivirrat (yli 1000 pendelöijää) ovat Lapissa Rovaniemen maaseudulta kaupunkikeskustaan sekä Keminmaalta Kemiin. Liikenteen määräehdon täyttävistä kuntapareista Kittilä–Rovaniemi, Sodankylä–Rovaniemi sekä Kemijärvi–Rovaniemi eivät täytä matka-ajalle asetettua yhden tunnin ehtoa. Joukkoliikenteen hyvä palvelutaso kuntarajat ylittävälle työmatkaliikenteelle toteutuu Kemi-Tornion seutukunnassa ja Rovaniemen seudulla. Muilla alueilla kuntien välistä työmatkaliikennettä on niin vähän tai matka-aika joukkoliikenteellä on yli yhden tunnin, joten työmatkalaisia palvelevia joukkoliikennedyhteyksiä ei peruspalvelutasomääritelmän mukaan ole välttämätöntä järjestää.

Kouluvuoden aikana järjestetään opiskelijoita palvelevia yhteyksiä alueellisesti merkittäviin oppilaitoksiin. Jos kunnassa ei ole lukiota ja/tai toisen asteen oppilaitosta, järjestetään julkisen liikenteen yhteys lähikunnan oppilaitokseen. Menoyhteys järjestetään aamulla kello 8:ksi tai 9:ksi ja paluuyhteys joko kello 14:n tai 15:n jälkeen. Koulukuljetusten järjestämisessä hyödynnetään kuntien välistä runkoliikennettä, kuntien ostamaa kaikille avointa joukkoliikennettä sekä palveluliikennettä. Koulukuljetukset hoidetaan suljettujen tilausajojen sijaan ensisijaisesti kaikille

⁴ Julkisen liikenteen peruspalvelutaso, Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 7/2005.

⁵ Lapin läänin peruspalvelujen arviointiraportti 2005. Lapin lääninhallitus.

avoimena joukkoliikenteenä linja-autoilla, pikkubusseilla tai tilatakseilla. Alueilla joilla ei ole muita julkisen liikenteen palveluja avataan koulukuljetukset myös muille matkustajille varaamalla heitä varten muutama istumapaikka.

Autottomilla kuntalaisilla on oltava mahdollisuus asioida kuntakeskuksessa tai muussa palvelukeskuksessa vähintään kaksi kertaa viikossa. Käytännössä tämä tarkoittaa palveluliikenteen lisäämistä ja niiden kutsuominaisuuksien parantamista sekä kutsuohjattuja asiointitaksipalveluja. Kunnat asettavat kutsuohjatuille asiointipalveluille vähimmäiskäyttörajan, jonka ylittyessä asiakkaat maksavat omavastuun ja kunta korvaa yrittäjälle erotuksen. Asiakkaan maksuosuus voi olla vastaavan joukkoliikennematkan lipun hinta tai kunnan määrittelemä kohtuullinen taksa.

Yhteenvedona voidaan todeta Lapissa olevan kaksi toiminnallista kaupunkiseutua, Rovaniemi ja Kemi-Tornio, joilla paikallinen ja seudullinen joukkoliikenne toimii pääosin oman väestön kysyntään pohjautuen. Muilta osin joukkoliikenteen volyymeista merkittävä osa perustuu matkailuun ja liikennepalvelujen ostamiseen. Vallitsevan lainsäädännön ja käytäntöjen puitteissa matkailuliikenteen ei katsota olevan peruspalveluluonteista liikennettä. Käytännössä matkailuliikenne kuitenkin tuo liikennepalveluihin lisätarjontaa myös paikallisten käytettäväksi. Matkailukysyntä myös mahdollistaa muutoin harvaan asutuilla alueilla vaikeasti toteutuvan linja-auto- ja taksikaluston riittävyyden.

3.2 Alueittainen tarkastelu

Lapin aluetaloudessa on kolme erilaista aluetta. Ensimmäisen aluetaloustyyppin muodostaa suurteollisuusvaltainen ja kohtuullisen monipuolisen pk-yritysrakenteen Kemi-Tornion alue, jossa metallinjalostuksen ja metsäteollisuuden toimialat ovat tärkeässä asemassa. Rovaniemi muodostaa Lapin hallinnollisena ja koulutuksellisena keskuksena toisen aluetaloustyyppin, jossa korostuu julkisten palvelujen suuri osuus työpaikoista. Rovaniemellä myös pk-yritysrakenne on kohtuullisen monipuolinen. Varsinaisia suurteollisuusyksiköitä ei ole ja kansainvälinen matkailu on muodostunut merkittäväksi sesonkiaikojen työllistäjäksi. Kolmatta aluetaloustypologiaa luonnehtii voimakas matkailuriippuvuus ja tähän alueeseen kuuluu käytännöllisesti katsottuna koko muu Lappi edellä mainittuja alueita lukuun ottamatta. Saariselkä, Pyhä-Luosto, Salla sekä Tunturi-Lapin Levi-Ylläs-Olos-Pallas -alue toimivat matkailukehityksen vetureina. Matkailutoimialojen ympärille on kehittynyt monipuolinen matkailijoita palveleva elämysklusteri. Matkailutyöpaikkojen lisäksi kolmannen aluetaloustypologian elinkeinoja ovat maa-, metsä- ja porotalous. Asutuskeskittymissä työpaikkoja tarjoavat kunnalliset palvelut sekä paikalliskysynnästä riippuvaiset kaupan ja palvelusektorin toimialat. Kaivostoiminta on aktivoitumassa eri puolilla Lappia. Kemijärven sellutehtaalla on suuri merkitys Itä-Lapin aluerakenteelle.

Matkailuliikenteen näkökulmasta Lappi voidaan jakaa viiteen vaikutusalueeseen. Tunturi-Lapin liikennealue tukeutuu pääkenttä Kittilän lisäksi Enontekiön lentokentän varaan. Kolarin rautatieaseman kautta hoidetaan alueen rautatieliikenne. Pohjois-Lapin liikennealue tukeutuu Ivalon lentokenttään. Rautatieyhteyttä ei ole ja bussiliikenne Rovaniemeltä on tärkeässä asemassa. Itä-Lappi/Kuusamon liikennealue tukeutuu lennoissa Rovaniemen ja Kuusamon kenttiin. Junaliikenteessä matkustajat saapuvat Kemijärven aseman kautta. Rovaniemen lentokenttä takaa Rovaniemen alueen lentosaavutettavuuden, minkä lisäksi kentän merkitys hyvän reittiliikenteen ansiosta on suuri koko maakunnalle. Rovaniemelle on myös hyvät junayhteydet. Kemi-Tornion alue tukeutuu Kemi-Tornion lentokenttään ja junaliikenteeseen. Lisäksi alueen meriyhteydet ovat hyvät. Bussit ja taksit hoitavat alueiden sisäisen ja välisen liikenteen sekä varmistavat syöttöyhteydet lento- ja rautatieasemille sekä matkakeskuksiin. Matkailukeskusten välisten yhteyksien

kehittäminen on tärkeää keskusten verkottumisen ja kiertomatkailun edistämiseksi. Maakuntakaavoituksen yhteydessä on otettu vahvasti esille esimerkiksi pohjoisen Lapin heikot poikittaisyhteydet, joita voitaisiin parantaa Kuttura-Repojoki -yhteydellä.

Kunkin Lapin liikennealueen joukkoliikennepalveluja koskevien ongelmien ja kehittämistarpeiden hahmottamiseksi on tehty aluekohtaiset SWOT-analyysit. Analyysit ovat raportin liitteinä (Liitteet 1). Lapin seutukuntajakoon pohjautuva perusmuuttujien tarkastelu on myös liitteenä (Liite 2).

Kemi-Tornio alue on Lapin teollisuustuotannon ydinalue. Alueen tavoitteena on kehittää myös matkailuelinkeinoa. Alueen logistinen sijainti on erinomainen ja väestöpohja mahdollistaa toimivan seutu- ja kaupunkiliikenteen. Kemiin on suunniteltu toteutettavaksi matkakeskus. Seudullista joukkoliikennesuunnittelun yhteistyötä on vahvistettu palkkaamalla oma seutulogistikko. Tornio-Haaparanta integraation syveneminen ja alueen elinkeinotoiminnan määrätietoinen kehittäminen edellyttävät myös valtioiden rajat ylittävää tarkastelua joukkoliikenteen kehittämisessä. Yhteistä kaupunkiliikennettä on jo järjestetty.

Lentomatkustuksen osalta Kemi-Tornio lentoasema poikkeaa Lapin muista lentoasemista. Matkailun kausiluonteisuus ei ole hallitseva vaan aseman matkustajamäärät ovat tasaiset ympäri vuoden. Finnair on lopettanut lennot alkuvuodesta 2007. Nyt reitillä operoi Finncomm. Vuorotiheyttä on lisätty, mutta konekoko on pienentynyt, jolloin kapasiteetti on käytännössä säilynyt ennallaan. Ryhmämatkailu kärsii pienestä konekoosta, muutoin tilanne on jopa parantunut. Perämerenkaaren raideliikenteen kehittymistä olisi alueen näkökulmasta tarpeen edistää sähköistämällä Laurila-Tornio -rataosuus sovittamalla toimenpiteet ja aikataulu yhteen Pohjois-Ruotsin raideliikennejärjestelyjen kanssa. Tornioon on rakennettava junahenkilöliikenteen seisake.

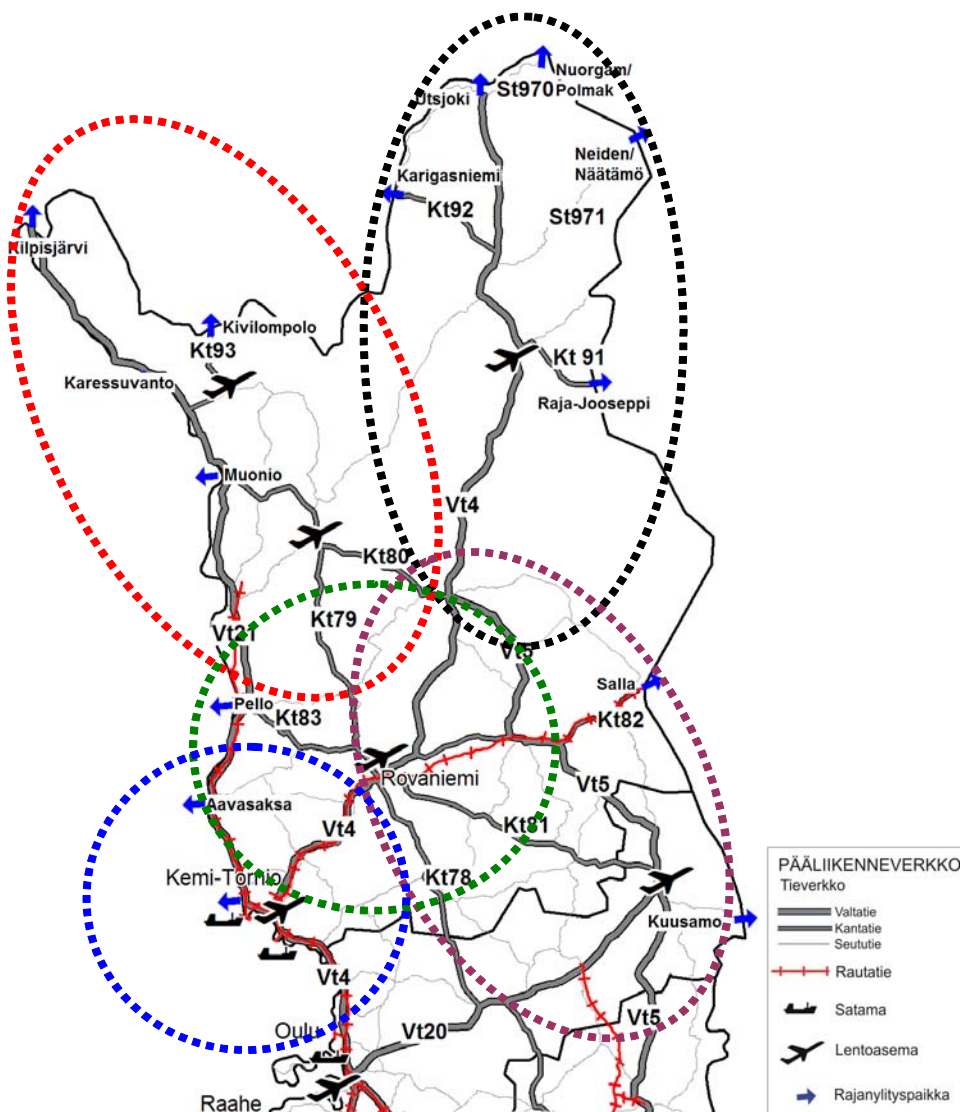
Tunturi-Lappi on vahvasti kehittynyt suurten investointien ja kasvavien matkailijavirtojen alue. Alueella sijaitsevat Levin, Ylläksen, Oloksen, Pallaksen sekä Kilpisjärven matkailukeskukset. Tunturi-Lapin vahvuus joukkoliikenteessä on alueen vahva sitoutuminen matkailun kehittämiseen, kaksi toimivaa lentoasemaa sekä Kolariin saakka ulottuva junayhteys. Haasteen liikenteen järjestämiselle muodostavat matkailun voimakkaat kausivaihtelut. Kaivostoiminnassa on huomattava potentiaali ja Kolarin rautakaivostoiminnan mahdollisesti käynnistyessä junarahdit tukevat myös joukkoliikenneinfrastruktuuria. Reittilentoliikenteessä ongelmana on korkea hintataso, ajoittain riittämätön kapasiteetti sekä pitkään jatkunut epävarmuus kesäkauden liikennöinnistä. Kolarin rata vaatii pikaista peruskorjausta.






Itä-Lappi/Kuusamon liikennealue on laaja. Alueella sijaitsevat Pyhä-Luoston, Sallan, Suomun ja Ruka-Kuusamon matkailukeskukset. Posion Pentik on merkittävä käyntikohde. Barentsin liikennekäytävä kulkee Sallan kautta Luoteis-Venäjälle. Itä-Lapilla ei ole omaa lentoasemaa, jolloin tukeudutaan Rovaniemeen ja Kuusamoon. Salla ja Suomu ovat pitkälti Kuusamon lentoyhteyksien varassa. Oman lentoaseman puutetta on kompensoitava hyvin organisoidulla bussien syöttöliikenteellä. Kemijärven yöjunaliikenne on ollut alueelle tärkeää. Taajamajunayhteys on huono sekä matkailijoiden että muiden matkustajien näkökulmasta. Lisäksi jatkuva epävarmuus yhteyden jatkuvuudesta ja junien kulkemisesta on heikentänyt yhteyden vetovoimaa. Myös Itä-Lapin alueella kaivostoiminta on vilkastumassa. Maantiesaaavutettavuuden kannalta on tärkeää liikenteen sujuvuus ja tien kunto kantatiellä 82. Armeijan toiminnasta aiheutuvat jatkuvat nopeusrajoitukset vaikeuttavat liikenteen sujuvuutta.

Rovaniemen liikennealueen ytimessä on 60 000 asukkaan toiminnallinen kaupunkiseutu, jonka oma väestöpohja luo peruskuorman joukkoliikenteelle. Rovaniemen logistinen asema on erittäin hyvä ja

lentokentän vaikutusalue ulottuu hyvien yhteyksien ansiosta laajalle alueelle. Rovaniemen lentoaseman toimintavarmuutta ja palvelujen sujuvuutta tulee kehittää siten, että Rovaniemen lentoaseman keskeinen asema Lapin kansainvälisessä lentoliikenteessä tulee huomioiduksi. VT 4 Rovaniemen kohdan liikennejärjestelyt on alueen keskeisin investointitarve.

Pohjois-Lapin liikennealueen sijainti on Lapin alueista kaikkein haasteellisin. Alueella sijaitsee kasvava Saariselän matkailukeskus. Liikenteessä ollaan käytännössä täysin Ivalon lentoaseman lentoliikenteen varassa. Omaa raideliikennettä ei ole. Matka-ajat transfereihin järjestettynä ovat muilta lento- ja rautatieasemilta kestävämpää pitkiä. Ivalon aseman säännöllisen reittiliikenteen turvaaminen onkin Pohjois-Lapin keskeisin logistinen haaste. Alueen vahvuus on Norjan ja Murmanskin alueen läheisyys sekä vahva matkailun kesäkausi. Pohjois-Norjaan suuntautuva Jäämeren matkailu tuo kesäkaudella vilkasta transitioliikennettä. Maakuntakaavoituksen yhteydessä esille nostettu Kuttura-Repojoki -tieyhteys edistäisi huomattavasti pohjoisen Lapin poikittaissaavutettavuutta.



-  Kemi-Tornion liikennealue
  Tunturi-Lapin liikennealue
-  Itä-Lappi/Kuusamon liikennealue
  Pohjois-Lapin liikennealue
-  Rovaniemen liikennealue

3.3 Lapin joukkoliikenteen analyysi

3.3.1 Lapin joukkoliikenteen SWOT

VAHVUUDET vahvistetaan edelleen	HEIKKOUEDET pyritään poistamaan
<ul style="list-style-type: none"> - olemassa oleva tie-, rautatie- ja lentoasemaverkko, käytettävissä eri joukkoliikennemuodot - vahva matkailuelinkeino (imago, eksotiikka, lumivarmuus, suunnitelmallisuus) - hyvä logistinen asema Barentsin keskiössä - vahva maakunnallinen tahtotila kehittämisessä - joukkoliikennekalustoa on saatavilla - Rovaniemen ja Kemi-Tornion väestöpohja mahdollistaa toimivan alueellisen joukkoliikenteen 	<ul style="list-style-type: none"> - ratkaisut tehdään lyhyelle aikajänteelle - matkailukysynnän voimakas vaihtelu (vuosi, kuukausi, viikko) - liikenneverkot osin heikossa kunnossa - joukkoliikenteen heikko kannattavuus - kilpailun ja hintajoustojen puute liikennepalveluissa - ryhmämyynnin vaikeus reittilennoilla - osittainen ratojen sähköistyksen puute - ajantasaisen tiedon puute Barentsin käytävän kehittämisessä (Salla-Alakurtti)
MAHDOLLISUUDET hyödynnetään tehokkaasti	UHAT pyritään torjumaan/sopeutumaan
<ul style="list-style-type: none"> - kasvava matkailuelinkeino - saavutettavuudesta kilpailuetu (ruuhkattomuus, lentoslotit) - matkailukeskusten kehittäminen joukkoliikennettä suosivalla tavalla - matkaketjujen ja matkojen yhdistelyn kehittäminen - lisääntyvä chartertoiminta tuo myös reittilentoja volyyymien kasvaessa - Finnairin Aasia-strategian ja Keski-Euroopan yhteyksien hyödyntäminen - Barentsin talousalueen ja Venäjän kasvu - joukkoliikenteen ekologisuus (raideliikenne, linja-autot) - lisääntyvä rautatierahti lisää infrastruktuurin kannattavuutta - palvelukonseptin kehittäminen autojunavolyymien kasvattamiseksi - vapaa kapasiteetti tarjolla ympärivuotisen kysynnän lisäämiseksi - matkailun rinnastaminen teollisuuteen - liikenneyhtiöiden ja matkailuyrittäjien yhteinen paketointi ja hintajoustot sesonkien tasaamiseksi 	<ul style="list-style-type: none"> - saavutettavuuden heikkeneminen syö investointien kannattavuutta - rautatiekaluston ikääntyminen - liikenneinfrastruktuurin rappeutuminen (Kolarin rata) - lentoasemaverkon kustannukset lasketaan asemakohtaisesti - matkustamisen hinnan nousu (energian hinta, ilmastonmuutos, globaali sääntely) - kilpailun puute reittilentoliikenteessä - kulkutapojen vaihtoehdot vähenevät - ei panosteta riittävästi kansainvälisiin yhteyksiin (Barentsin käytävä, Perämerenkaari)

3.3.2 Johtopäätökset nykytilasta

Joukkoliikenteen perusinfrastruktuuri on Lapissa pitkälti jo olemassa ja uuden infrastruktuurin tarve on pieni. Haasteena on infrastruktuurin vanhenemisesta aiheutuva rappeutuminen, mikä koskee erityisesti rataverkkoa ja tiestöä. Lentoasemaverkostoon on viime vuosina panostettu voimakkaasti ja kentät kykenevät nykyiselläänkin turvaamaan matkailun kasvua varsinkin, jos lisäkysyntä kohdistuu tasaisemmin ympäri vuoden.

Matkailun saavutettavuudella ja matkaketjun toimivuudella on ratkaisevan tärkeä merkitys Lapin tulevaisuudelle, erityisesti matkailun kehittymiselle. Lapin joukkoliikenteessä on hyvin vähän tuettua liikennettä. Lapin alueista vain Kemi-Tornion ja Rovaniemen toiminnallisilla kaupunkiseuduilla omaan väestöpohjaan perustuva joukkoliikenne on mahdollista. Muilta osin joukkoliikenne on Lapissa kasvavassa määrin matkailuun liittyvää ja perustuu nykyisellään täysin liiketaloudellisiin periaatteisiin. Tästä syystä kaikki matkailun tarpeet eivät täyty. Nykymuotoinen joukkoliikenteen suunnittelu- ja rahoitusjärjestelmä ei mahdollista matkailun tarpeiden huomioimista, vaikka lähtökohtaisesti matkailuliikenne ja paikallisväestön liikennetarpeet tukevat toisiaan. Matkailuyrittäjät eivät voi kantaa yksin vastuuta liikennejärjestelmän toimivuudesta, vaan yhteiskunnan on otettava asiassa aktiivisempi rooli.

Matkailijoiden tavat saapua Lappiin vaihtelevat sesongista, alueesta ja kansainvälistymisasteesta riippuen. Kansainvälinen matkailu perustuu lähes täysin lentoliikenteeseen. Kotimaassa oma auto on edelleen pääasiallinen kulkumuoto. Lentojen osuus kotimaan matkailusaapumisissa on parinkymmenen prosentin luokkaa, junan ja juna/auto -yhdistelmän 5-20 prosenttia ja tilausbussin 5-10 prosenttia.

Matkailun kausiluontoisuuden aiheuttamat liikennepalvelujen kysynnän vaihtelut vaikeuttavat säännöllisen liikenteen järjestämistä. Matkailuelinkeinon omalle toimintalogiikalle ovat myös ongelmallisia tarjolla olevien liikennepalvelujen hintajoustamattomuus, mikä vaikeuttaa sesonkivaihtelujen tasaamista. Hintajoustoihin perustuva paketointi, markkinointi ja myynti yhteistyössä matkailuyrittäjien ja liikenneoperaattorien kesken lisääisi liikennepalvelujen kysyntää parantaen kaluston käyttöasteita.

Teollisuuden kuljetukset ja kaivosten rahti tukevat joukkoliikenneinfrastruktuuria erityisesti radanpidon osalta. Barentsin kuljetuskäytävässä on paljon mahdollisuuksia Lapin kautta tapahtuvan transitioliikenteen kasvun myötä. Barentsin alueen kehitystä on seurattava ja valmius reagoida liikennetarpeisiin on oltava.

3.3.3 Ratkaisuvaihtoehdot liikennemuodoittain

Lentoliikenne

Lentoliikenteellä on ratkaiseva merkitys Lapin matkailuelinkeinon kilpailukyvyille ja teollisuuden yhteystarpeille. Reittiliikenne muodostaa lentoliikenteen perustan. Tilauslentojen rooli on matkailusesonkien kapasiteettijoustoissa ja yhteyksien avaajana erityisesti kansainvälisessä matkailussa. Kotimaan lentomatkustus perustuu reittiliikenteeseen, jonka ongelmana on kilpailun puutteesta aiheutunut lomalennoille huonosti sopiva korkea hintataso. Lisäksi ongelmana on kausivaihtelusta aiheutuva lentojen ajallinen saatavuusongelma, mikä kohdistuu ensisijaisesti kesäkauteen. Myös kaikkein vilkkaimpina sesonkeina on joillakin lentoasemilla pulaa

reittikapasiteetista. Rovaniemen lentoasemaa on syytä kehittää edelleen palveluvarustukseltaan Lapin pääkentäksi.

	Lapin ja Kuusamon lentoasemien liikenneilmailun matkustajamäärät (lähteneet & saapuneet matkustajat yhteensä)			
	2003	2004	2005	2006
Rovaniemi	364898	394550	384522	432282
Enontekiö	16410	16082	13697	17413
Ivalo	135701	154067	152211	153335
Kemi-Tornio	103038	104052	87883	85024
Kittilä	213782	238963	228521	245084
Kuusamo	97119	101873	101278	110278
Yhteensä	930948	1009587	968112	1043416

Valtio voi vaikuttaa säännöllisen lentoliikenteen tarjontaan siten, että valtio (LVM) asettaa julkisen palvelun velvoitteen tietyille yhteysvälille, mikäli yhteys todetaan alueen kannalta elintärkeäksi esimerkiksi elinkeinopoliittisin perustein. Julkisen palvelun velvoitteessa määritellään minimivaatimukset kyseiselle säännölliselle yhteydelle. Mikäli asetettu palvelutaso ei markkinaehtoisesti toteudu, voidaan yhteysvälille antaa jollekin liikenneoperaattorille yksinoikeus julkisen koko unionin alueen laajuisen tarjouskilpailun kautta, johon kaikki EU:n lentoyhtiöt voivat osallistua. Mikäli palvelutaso asetetaan koko vuodelle ja kilpailutus koskee koko vuotta, johtaa menettely käytännössä monopoliaseman antamiseen tarjouskilpailun voittaneelle operaattorille kyseisellä reitillä. Näin ollen valtion puuttuminen koko vuoden tasolla johtaisi matkailuelinkeinon lähtökohdista ja lentomarkkinoiden näkökulmasta varsin ongelmalliseen lopputulokseen. Vaihtoehdoksi Lapin kaltaisilla lentoasemilla jää lähinnä mahdollisuus toteuttaa julkisen palveluvelvoitteen asettaminen ja mahdollinen kilpailutus ajallisesti rajattuna, koskien esimerkiksi ongelmallista kesäkautta parin kuukauden osalta. Lisäksi on todettava, että nykyinen valtion liikenteen ostamiseen tarkoitettu määräraha on tarkoitettu peruspalveluluonteisen liikenteen ostamiseen, ei matkailuliikenteen. Matkailuliikenteen ostamisen tarvitaan uusi lähestymistapa valtion ostoliikennemäärärahojen suhteen. Ratkaisumalliin palataan myöhemmin työryhmän esityksissä.

Junaliikenne

Kemijärven yöjunaliikenne on lakkautettu ja liikenne hoidetaan tällä hetkellä väliaikaisjärjestelyin taajamajunajärjestelyinä. Järjestely soveltuu huonosti matkailuelinkeinon tarpeisiin, vaikka Kemijärven junaliikenne on ollut pääosin juuri matkailuperusteista. Lisäksi ongelmana on Itä-Lapin matkailulle tärkeän autokuljetusmahdollisuuden puute. Uudella makuuvaunukalustolla ei voida liikennöidä Kemijärvelle saakka, koska vaunut tarvitsevat sähkönsyötön. Kemijärven yöjunaliikenteen ratkaisuvaihtoehdot ovat sähköistäminen tai yöjunaliikenteen toteuttaminen aggregaattivaunujen avulla, jolloin uudella kalustolla voitaisiin liikennöidä Rovaniemeltä edelleen Kemijärvelle saakka. Rataosuuden sähköistäminen on kallis ja raskas vaihtoehto. Käytännössä ratkaisuvaihtoehdoksi jää tällöin VR:n aggregaattivaunuhankinta. Asiaan liittyy LVM:n ja VR:n vuonna 2003 tekemä Lapin yöjunaliikennettä koskeva aiesopimus, jonka mukaan osapuolet pyrkivät edistämään Lapin yöjunaliikenteen toimintaedellytyksiä ja sen jatkuvuutta.

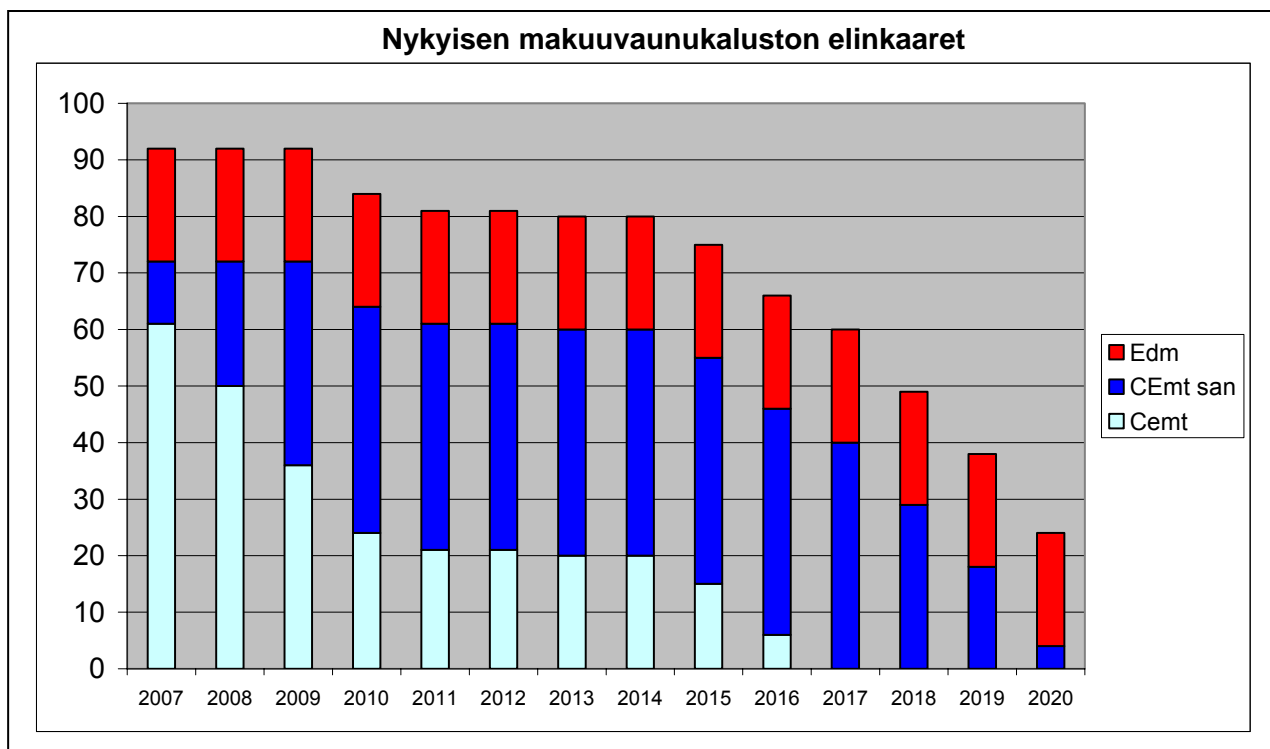


Lapin rautatieasemien matkustajämäärät (lähteneet & saapuneet matkustajat yhteensä)

	2003	2004	2005	2006
Kemi	164017	163359	166547	173784
Kolari	53471	49044	54815	57 539
Rovaniemi	312470	319601	328442	336723
Kemijärvi	27841	26856	26694	22535
Yhteensä	557799	558860	576498	590581

Kolarin radan matkustajaliikenteessä sesonkivaihtelut ovat erittäin suuret, mikä luo haasteita kaluston riittävyydelle ja logistiikalle. Sesonkiongelmia voitaisiin lieventää pyrkimällä neuvottelemaan matkailuyrittäjien ja VR:n kesken tasaisemmasta matkailun vaihtopäivien rytmittämisestä. Asiaan liittyy myös hiihtolomien porrastaminen ja junamatkustuksen hintajoustojen lisääminen. Kaluston osalta ongelmana on se, että nykyisin liikennöidyt makuuvaunut tulevat elinkaarensa päähän ja saneerattunakin Cemt -vaunujen poistuma alkaa toden teolla vuosina 2010-2015. Uuden vaunukaluston hankkiminen on välttämätöntä Tunturi-Lapin yöjunaliikenteen järjestämiseksi matkailijavirtojen edelleen kasvaessa. Arvioiden mukaan tarvittavan uuden vaunukaluston investointikustannus on kokoluokkaa noin 200 miljoonaa euroa. Nykyisillä matkustajamäärillä tämän kokoluokan kalustoinvestointi ei tule todennäköisesti olemaan VR:lle liiketaloudellisesti mahdollinen ratkaisu.

Lapin matkailuelinkeinon kannalta on Kolarin liikenne tärkeää. Matkailussa on menossa vahvat investoinnit eivätkä saavutettavuuskysymykset saa muodostua uhkaksi elinkeinon kasvuksi ja kannattavuudelle. Lisäksi junamatkustus on ekologinen vaihtoehto ja matkustusmuodon kilpailukyky saattaa lisääntyä huomattavastikin, mikäli energian hinta edelleen kallistuu ja ilmaston globaalimuutoksen hillitseminen edellyttää vahvoja toimenpiteitä. Asiaan liittyy samoin myös jo Kemijärven yöjunaliikenteen yhteydessä mainittu valtion ja VR:n Lapin yöjunaliikennettä koskeva aiesopimus. Kolarin yöjunaliikenteen jatkamisen kannalta on välttämätöntä ratkaista vuoteen 2010 mennessä, kuinka liikenne turvataan kaluston vanhentuessa. Valtion on yhdessä VR:n kanssa selvitettävä vaihtoehtot ja löydettävä ratkaisu kalustohankinnan toteuttamisesta ja liikenteen mahdollisesta ostamisesta valtion varoin. Liikenteen turvaaminen nykyisen valtion joukkoliikennemomentin varoin ei ole mahdollista, joten tähän tarvitaan pysyväisluonteinen uusi järjestely.



Ratainfrastruktuurin osalta Lapin välittömät investointitarpeet liittyvät ensisijaisesti Kolarin rataan. Kolarin rata tulee perusparannettavaksi vuodesta 2008 alkaen ja parannuksen taso riippuu siitä käynnistyykö radan vaikutuspiirissä kaivostoimintaa. Mikäli rataosuudelle tulee kaivosrahtia, on parannus toteutettava korkeammalla akselipainolla, minkä lisäksi sähköistys tulee harkittavaksi. Tornioon on tarpeen toteuttaa matkustajaseisake. Kaivospotentiaalin vuoksi Rautuvaaran ja Äkäsjokisuun rataosuuksien säilyttäminen ja ylläpito liikennöitävänä on perusteltua, sillä olemassa oleva kuljetusinfrastruktuuri on keskeinen kilpailukytekijä kaivostoiminnalle. Mikäli kaivostoiminta Kolarin radan pohjoispäässä käynnistyy, tulee samalla ajankohtaiseksi arvioida edellytyksiä ulottaa rautatieyhteys Ylläksen matkailukeskukseen saakka.

Sallan radan osalta Isokylä-Kellosoelkä osuus on esitetty purettavaksi. Tulevaisuuden linjauksena on esitetty, että nykyiset tavaraliikennemäärät eivät perustele merkittävää radan tason parannusta. Jos Barentsin käytävä lähtee etenemään ja Sallan kautta kulkevalle kuljetusyhteydelle syntyy kasvavia tavaravirtoja, niin tällöin radan tason nostaminen uuteen luokkaan tulee ajankohtaiseksi. Jo nykyisellään Sallan radan merkitys Itä-Lapin metsätaloudelle sekä jalostavan teollisuuden raaka-aine- ja tuotelogistiikalle on huomattava.

Linja-auto- ja taksiliikenne

Asiakkaiden tarpeet ja julkisen liikenteen palveluille asetetut vaatimukset ovat muuttumassa. Koska koulukuljetukseen oikeutettujen määrä pienenee ja väestö ikääntyy, käyttäjäkunta muuttuu erityisesti maaseudulla. Kun palvelut keskittyvät, maaseudun kylien asukkaiden on etsittävä tarvitsemansa palvelut lähialueidensa ulkopuolelta. Palvelujen luokse pääsy edellyttää omaa autoa, toimivaa linja-autoliikennettä tai taksin käyttöä. Asukkaat Lapin kunnissa, etenkin kasvukeskusten ulkopuolella, ovat usein iäkkäitä eivätkä välttämättä omista autoa tai ajokorttia, joten toimivalla linja-auto- ja taksiliikenteellä on korostunut asema palvelujen saavutettavuudessa.

Väestön ikääntymisen myötä toimintarajoitteita kompensoivien esteettömien liikennepalvelujen tarve kasvaa. Samanaikaisesti, kun väestö on keskittynyt kaupunkeihin ja taajamiin, maaseudulla yksin asuvien ikääntyneiden määrä on lisääntynyt ja omaisten apu on aiempaa harvempien ulottuvilla. Jos liikkumismahdollisuudet esteettömän liikennepalvelun puutteellisuuden vuoksi vähenevät, rapautuvat liikkumiskyky ja sosiaalinen kanssakäyminen helposti. Tämän seurauksena ikääntyneiden mahdollisuudet selviytyä mahdollisimman pitkään omissa kodeissaan heikkenevät ja yhteiskunnan tukipalvelujen tarve kasvaa.

Asiakastulojen varassa toimiva linja-autoliikenne on keskittynyt kysynnän mukaisesti päätieverkolle ja tiheään asutuille alueille, joten liikenteellisellä sijainnilla ja asutuksen rakenteella on huomattava merkitys yksittäisten kuntien liikennepalvelujen tasolle. Päätieverkon sekä suurimpien asutus- ja matkailukeskusten ulkopuolelle sijoittuvilla alueilla asiakastulojen varassa toimivaa joukkoliikennettä on vähän tai ei lainkaan. Näillä seuduilla joukkoliikenteen palvelutaso on lääninhallituksen ja kuntien ostoliikenteen varassa. Maaseudulla toimivien taksien tulevaisuus näyttää heikolta kaupunki- ja matkailukeskuksissa toimiviin verrattuna. Viime vuosina toimintansa lopettaneiden taksiyrittäjien tilalle on paikoin ollut vaikeuksia saada uusia tulijoita. Mikäli kehitys jatkuu samansuuntaisena, eri asiakasryhmien liikennepalvelut on vaikea turvata haja-asutusalueilla.

Itsekannattavan julkisen liikenteen taloudelliset toimintaedellytykset heikkenevät monien samaan suuntaan vaikuttavien osatekijöiden vuoksi. Edellä kuvattujen tekijöiden lisäksi myös henkilöautojen määrän ja ajokortin omaavien osuuden kasvu sekä perheissä yleistyvät kakkosautot vievät matkustajia julkiselta liikenteeltä. Samanaikaisesti julkisen liikenteen kustannustason kasvu heikentää liiketoiminnan kannattavuutta. Itsekannattavia linjoja muuttuu kannattamattomiksi ja siirtyy ostoliikenteen piiriin tai lopetetaan. Ostoliikenteen hankintaan käytettävissä oleva määräraha on pienentynyt ja vähiten matkustajia kuljettavia nykyisiä ostoliikenteen vuoroja on lakkautettava. Myöskään kunnat eivät taloudellisen tilanteen kireyden vuoksi kykene hankkimaan riittävästi liikennettä.

Tulevien vuosien haaste on turvata julkisen liikenteen peruspalvelutaso kaikille alueen asukkaille. Tavoite voidaan saavuttaa turvaamalla riittävä rahoitus valtion talousarviossa. Rahoituksen käytön tehostamiseksi alueellisia ja seudullisia joukkoliikennepalveluja tulee kehittää kuntarajat ylittävällä yhteistyöllä. Väestön ikääntymiseen vastataan lisäämällä esteetöntä palveluliikennettä. Matkustajamäärien käydessä vähäisiksi on tarpeen ottaa käyttöön kutsuohjattua joukkoliikennettä. Matkojen yhdistelyä ja ketjuttamista matkapalvelukeskuksessa tulee hyödyntää koko läänin alueella.

Linja-autot ja taksit muodostavat alueen sisäisen julkisen liikenteen perusrakenteen. Matkailuelinkeinon näkökulmasta linja-autojen ja taksien tulisi turvata katkeamattomat matkaketjut ja järjestää syöttöliikenne lento- ja rautatieasemilta matkailukeskuksiin. Syöttöyhteyksien vuorotiheyden olisi oltava kaikissa matkailukeskuksissa minimissään kaksi vuoroa päivässä. Pitkän matkan reittibussiliikenteellä ja tilausbusseilla on myös suora matkailijoita Lappiin tuova merkitys.

Linja-autoliikenteen kehittämisessä paremmin matkailua palvelevaksi on suurimpana ongelmana se, että liikenteen ostoon varatut valtion varat on tarkoitettu alueen oman väestön peruspalveluluonteisten liikkumistarpeiden turvaamiseen. Tällöin valtion ostovaroilla hoidetun linja-autoyhteyden yhteensovittaminen matkailuelinkeinon tarpeisiin on vaikeaa. Tällainen tilanne syntyy esimerkiksi yhteyden yhteensovittamiseksi palvelemaan myös lentoasemien syöttöliikennettä. Mikäli linja-autoyhteyttä myydään jatkoyhteytenä lentokentältä, olisi sen myös pystyttävä aina odottamaan, mikäli kone on myöhässä. Tämä taas sopii huonosti muille

matkustajille. Sinänsä matkailijoita palveleva liikenne ja paikallisen liikkumisen tarpeista lähtevät yhteydet täydentävät toisiaan. Matkailuelinkeinon toimintalogiikan näkökulmasta on kuitenkin tarve kehittää nimenomaan alueen sisäisiä syöttöliikenneyhteyksiä, mikä edellyttää tähän tarkoitukseen soveltuvaa rahoitusvälinettä.

Matkustajainformaatio on tärkeä osa matkaketjuajattelua, sillä matka alkaa usein suunnittelulla ja tiedonhauilla. Informaation tulee olla keskitetysti saatavilla ja helppotajuista. Myös joukkoliikenteen markkinoinnissa on parannettavaa, erityisesti linja-autoliikenteessä.

4. TYÖRYHMÄN ESITYKSET TOIMENPITEIKSI

Työryhmä tekee seuraavat Lapin joukkoliikenteen kehittämistä koskevat esitykset:

1) Matkailuliikenteen oston soveltuva menomomentti

Valtion budjettiin liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalle perustetaan uusi pysyväisluonteinen menomomentti, joka on tarkoitettu joukkoliikenteen oston alue- ja elinkeinopoliittisin perustein koskien kaikkia liikennemuotoja. Momentin käyttöä kokeillaan Lapin maakunnan alueella 3-vuotisena pilottiprojektina, minkä jälkeen tavoitteena on arviointiin perustuen ottaa momentti ja toimintapa käyttöön koko maassa. Uudelle momentille varataan vuosille 2008-2010 vuosittain 3,0 miljoonaa € Lapin pilotin toteuttamiseen. Rahoitus on lisärahoitusta ja sen kokoamisessa tarkastellaan mahdollisuutta moniministeriöiseen rahoitusratkaisuun.

Varojen käyttöä kohdennetaan seuraaviin asiakokonaisuuksiin⁶:

- a. Turvataan yöjunaliikenteen ostomenoihin tarvittava määräraha huomioiden välttämättömät investointitarpeet.
- b. Kehitetään matkailuelinkeinon saavutettavuutta palvelevia liikenneyhteyksiä tehostamalla syöttöliikennettä sekä turvaamalla matkaketjun toimivuus Lapin lento- ja rautatieasemilta matkailukeskuksiin. Liityntäyhteyksien järjestelmää uusitaan joustavammaksi, paremmin matkailuelinkeinon tarpeisiin sopivaksi.
- c. Turvataan matkailuelinkeinon kilpailukyvyllä tärkeän reittilentoliikenteen saatavuutta kohdentaen julkista subventiota erityisesti kesäkauden reittilentotarjonnan kehittämiseksi.

Lento- ja raideliikenteen ostoissa vallitsevan lainsäädännön mukaan toimivaltainen viranomainen on valtio (LVM). Nykyisen lainsäädännön mukaan linja-autojen syöttöliikenneyhteyksien kehittäminen ja ostaminen voidaan järjestää lääninhallituksen liikenneosaston kautta. Lento- ja raideliikenteen osalta toimivallan siirtäminen valtiolta aluetasolle edellyttäisi lainsäädännöllistä muutosta.

2) Kemijärven yöjunaliikenteen järjestäminen

Jatketaan Kemijärven yöjunaliikennettä (Helsinki-Kemijärvi) käyttäen uusinta makuuvaunukalustoa. VR hankkii mahdollisimman nopealla aikataululla tarvittavan aggregaattivaunukaluston Kemijärven yöjunaliikenteen järjestämiseksi. Tarvittaessa valtio ostaa Helsingin ja Kemijärven välistä yöjunaliikennettä edellä kohdassa 1 mainitun määrärahamomentin puitteissa huomioiden tarvittavat kalusto- ja infrastruktuuri-investoinnit. Kemijärven yöjunaliikenne aloitetaan uudestaan joulukuussa 2007.

⁶ Toimenpiteillä turvataan Suomen matkailustrategian mukaisesti suurten matkailukeskusten saavutettavuutta. Rahoituksen kustannus/hyöty -suhde ja sysäysvaikutus on hyvä, sillä käytettävän julkisen panostuksen arvioidaan tulevalle valtiolle takaisin lisääntyvän matkailumyynnin alv-tilityksinä. Matkailuliikenne tukee paikallista liikkumista.

3) Kolarin yöjunaliikenteen turvaaminen

Yöjunaliikenteen turvaaminen Kolariin on matkailupoliittisin perustein välttämätöntä myös jatkossa. Tämä edellyttää valtion (LVM) ja VR:n neuvottelemaa ratkaisua uuden maakuuvaunukaluston hankinnasta ja rahoituksesta vuoteen 2010 mennessä. Mikäli Kolarin rataa ei sähköistytä, varaudutaan yöjunaliikenteen turvaamiseen Kolarin rataosuudella samoin periaattein kuin Kemijärven yöjunaliikenteessä eli aggregaattivaunuhankinnalla.

4) Makuuvaunu- ja autonkuljetuskapasiteetin turvaaminen matkailusesonkeina

Matkailusesonkeina turvataan riittävä matkustaja- ja autonkuljetuskapasiteetti Lappiin tuleviin Kolarin ja Kemijärven juniin. Matkailuyritykset ja VR neuvottelevat vaihtopäivien rytmittämisen sekä yhteisen paketoinnin, markkinoinnin ja hintajoustojen mahdollisuuksista edesauttaa kaluston riittävyttä sekä lisätä hiljaisten kausien käyttöasteita.

5) Reittilentoliikenteen saatavuuden turvaaminen matkailulentoasemilla

Turvataan matkailulentoasemien reittiliikennettä kohdentaen julkinen subventio tarvittaessa ajallisesti rajattuna erityisesti kesäkauden lentosaavutettavuuden varmistamiseen. Menettely tukee matkailun ympärivuotisen kysynnän ja työllistämisen kehittymistä ja luo edellytyksiä matkailukapasiteetin käyttöasteiden kasvuille. Liikenteen ostamiseen voidaan käyttää edellä kohdassa 1 mainitun momentin määrärahoja.

6) Matkaketjujen turvaaminen kehittämällä syöttöliikenneyhteyksiä

Kehitetään matkaketjuajattelua turvaamalla matkailukeskusten syöttöliikenteen toimivuus lento- ja rautatieasemilta. Asemilta toimivan syöttöliikenteen vuorotiheyden tulee olla minimissään 2 vuoroa päivässä merkittävimpiin matkailukeskuksiin. Matkaketjujen kehittäminen on kustannustehokkain tapa vastata saavutettavuuden haasteeseen Lapin maakunnan sisällä. Syöttöliikenteen ostamiseen voidaan käyttää edellä kohdassa 1 mainitun momentin määrärahoja.

7) Kansainvälinen yhteistyö joukkoliikenteen kehittämisessä

Lapin kansainvälinen sijainti ja vuorovaikutuksen kasvu Barentsin alueella edellyttää joukkoliikenteen tarkastelua ja yhteyksien kehittämistä yli valtioiden rajojen Ruotsiin, Norjaan ja Venäjälle. Kansainvälistä yhteistyötä joukkoliikenteen kehittämisessä lisätään.

8) Julkisen liikenteen peruspalvelutason turvaaminen

Paikallisia asukkaita palvelevan julkisen liikenteen peruspalvelutaso turvataan riittävällä rahoituksella valtion talousarviossa. Alueellisia ja seudullisia joukkoliikennepalveluja kehitetään kuntarajat ylittävällä yhteistyöllä. Otetaan käyttöön uusia liikenteenhoitomuotoja, kuten esteetöntä

palveluliikennettä ja kutsuohjattua joukkoliikennettä. Matkojen yhdistelyä ja ketjuttamista matkapalvelukeskuksessa hyödynnetään koko maakunnan alueella. Tiedotusta joukkoliikenteen tarjonnasta, aikatauluista ja matkaketjuista tehostetaan.

9) Kolarin radan peruskorjaus

Käynnistetään Kolarin radan peruskorjaus vuonna 2008. Peruskorjaus on välttämätöntä liikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden varmistamiseksi. Peruskorjauksen taso riippuu siitä, syntykö rataosuudelle kaivostoiminnan myötä raskaita kuljetustarpeita. Peruskorjauksen yhteydessä toteutetaan Tornion henkilöliikenteen seisake.

10) Salla-Alakurtti -ratayhteyden toteutettavuus- ja kannattavuusselvitys

Päivitetään Salla-Alakurtti -ratayhteyden toteutettavuus- ja kannattavuusselvitys kansainvälisenä yhteistyönä. Selvitetään tarpeet ja edellytykset Pohjois-Suomen rataverkon kytkeytymiselle Venäjän rataverkkoon Sallan kautta. Yhteys liittyy Barentsin liikennekäytävän kehittämiskokonaisuuteen.

11) Ratojen sähköistäminen

Käynnistetään Rovaniemi-Kemijärvi sekä Kemi-Kolari -rataosuuksien sähköistämisen edellyttämät kannattavuusselvitykset ja suunnittelutyöt.

12) Rautuvaaran ja Äkäsjokisuun ratojen ylläpito

Kolarista Rautuvaaraan ja Äkäsjokisuulle ulottuvat radat säilytetään ja pidetään liikennöitävinä Kolarissa ja Ruotsin Pajalassa mahdollisesti käynnistyvän kaivostoiminnan kuljetusratkaisujen turvaamiseksi. Kaivostoiminnan käynnistyessä varaudutaan jatkamaan raidetta Rautuvaarasta Hannukaiseen ja mahdollisesti myös Äkäsjokisuulta Ruotsin puolen Stora Sahavaaraan.

13) Tieverkon parantaminen ja radan ulottaminen Ylläksen matkailukeskukseen

Varmistetaan valtion talousarviossa määrärahojen riittävyys tieverkon ylläpitoon ja kehittämiseen. Edistetään Itä-Lapin maantiesäavutettavuutta parantamalla kantatien 82 kuntoa ja liikenteen sujuvuutta. Pohjoisen Lapin poikittaissaavutettavuutta kehitetään toteuttamalla Kuttura-Repojoki -tieyhteys. Käynnistetään kalottialueen yhteyksien kannalta merkittävän ja matkailullisesti tärkeän valtatie 21 perusparannus välillä Palojoensuu-Kilpisjärvi.

Kaivostoiminnan käynnistymisen myötä tulee harkittavaksi rautatieyhteyden ulottaminen edelleen Ylläksen matkailukeskukseen saakka.

LIITTEET

Liite 1: Alueelliset joukkoliikenteen SWOT -analyysit

Kemi-Tornio SWOT

VAHVUUDET → vahvistetaan edelleen	HEIKKOUEDET → pyritään poistamaan
<ul style="list-style-type: none"> - logistisesti hyvä sijainti, kattava liikenneinfrastruktuuri (tiet, rautatiet, lentoasema, 2 satamaa) - monipuoliset joukkoliikennemuodot (bussi, juna, lennot) - 65 000 asukkaan väestöpohja, tiivis alue ja rajan ylittävä yhteistyö, joukkoliikenteessä ympärivuotista peruskuormaa - joukkoliikenteen turvallisuus ja ympäristöystävällisyys 	<ul style="list-style-type: none"> - liikenneväylien osin heikko kunto ja puutteellinen palvelutaso - joukkoliikenne ei ole palvelutasoltaan kilpailukykyinen henkilöautoliikenteen kanssa (hintataso, tarjonta, kalusto) - joukkoliikenne haja-asutusalueilla ja hiljaisina aikoina heikosti kannattavaa - kilpailun puute - rahoitus riittämätöntä ja lyhytjänteistä, yhteistyö joukkoliikennemuotojen ja eri viranomaisten välillä puutteellista
MAHDOLLISUUDET → hyödynnetään tehokkaasti	UHAT → pyritään torjumaan/sopeutumaan
<ul style="list-style-type: none"> - palvelutason parantaminen, matkojenyhdistely ja matkaketjuajattelu, matkustajainformaation kehittäminen ja joustavampi hinnoittelu - liikenneturvallisuus ja ekologisuus - matkailun kasvu, tavaraliikenteen kasvu - resurssien tehokkaampi hyödyntäminen ja kausivaihtelun tasaaminen (Kemi-Tornio lentoasemalla vielä vapaata kapasiteettia myös talviesonkeina, juniin ja lentokoneisiin matkustajia molempiin suuntiin) - kilpailun lisääntyminen kysynnän kasvaessa - kansallinen ja kansainvälinen yhteistyö liikennehankkeissa, kansainvälisten kuljetuskäytävien ja -ketjujen kehittyminen 	<ul style="list-style-type: none"> - ”negatiivinen oravanpyörä”: tarjonta heikkenee, kysyntä vähenee, tarjonta heikkenee jne... - joukkoliikenteen väheneminen kasvattaa kuntien kuljetuskustannuksia - puutteelliset yhteydet ja kilpailun puute muodostuvat esteeksi elinkeinoelämän kehittymiselle - kansallinen lainsäädäntö haittaa kehitystä (esim. Tornio-Haaparanta) - autoistuminen sekä joukkoliikenteen ja liikenneväylien kunnossapidon heikkeneminen rahoituksen puuttuessa

Pyhä-Luosto SWOT

VAHVUUDET → vahvistetaan edelleen	HEIKKOUEDET → pyritään poistamaan
<ul style="list-style-type: none"> - ratayhteys Rovaniemelle/Kemijärvelle - Rovaniemen lentoaseman lentotarjonta, aikataulut ja kilpailukykyiset hinnat - keskeinen sijainti, mahdollisuus tukeutua myös Kittilän ja Kuusamon lentoasemiin ulkomaanliikenteen osalta 	<ul style="list-style-type: none"> - junaliikenteen nykyinen taso, myynti ja markkinointi sekä jatkoyhteys Kemijärveltä Luostolle - kotimaan matkailun kannalta pitkä lentokenttäetäisyys - skibussi -yhteys palvelee järkevästi vain osaa aikatauluista, skibussi tuotteen palvelutaso ja myynti - lumettoman ajan jatkoyhteydet
MAHDOLLISUUDET → hyödynnetään tehokkaasti	UHAT → pyritään torjumaan/sopeutumaan
<ul style="list-style-type: none"> - charter liikenteen kehittäminen (ulkomaan lisäksi myös kotimaa) - junatuotteen kehittäminen kilpailukykyiseksi vaihtoehtoksi - skibussi liikenteen aikataulujen, palvelutason ja varaamisen nostaminen uudelle tasolle 	<ul style="list-style-type: none"> - Kemijärven junayhteyden näivettyminen - yksityisautoilun kallistuminen - pidemmällä aikavälillä skibussi liikenteen jääminen nykytasolle - lentoliikenteen hintatason oleellinen kallistuminen

Pohjois-Lappi SWOT

VAHVUUDET → vahvistetaan edelleen	HEIKKOUEDET → pyritään poistamaan
<ul style="list-style-type: none"> - vahva matkailuelinkeino (imago, eksotiikka, lumivarmuus, suunnitelmallisuus) - hyvä logistinen asema Barentsin keskiössä - luontainen portti Jäämerelle ja Kuolaan (Murmansk) 	<ul style="list-style-type: none"> - ratkaisut tehdään lyhyelle aikajänteelle - matkailukysynnän voimakas vaihtelu - liikenneverkot osin heikossa kunnossa - joukkoliikenteen heikko kannattavuus - hintajoustojen puute liikennepalveluissa - ryhmämyynnin vaikeus reittilennoilla - matkailua ei rinnasteta teollisuuteen - kilpailun puute liikennepalveluissa - osittainen ratojen sähköistykseen puute - epätasapainoisuus liikenneyhteyksien kehittämisessä
MAHDOLLISUUDET → hyödynnetään tehokkaasti	UHAT → pyritään torjumaan/sopeutumaan
<ul style="list-style-type: none"> - kasvava matkailuelinkeino - saavutettavuudesta kilpailuetu (ruuhkattomuus, lentoslotit) - matkailukeskusten kehittäminen joukkoliikennettä suosivalla tavalla - matkaketjut ja matkojen yhdistely - lisääntyvä chartertoiminta tuo myös reittilentoja volyymien kasvaessa - Finnairin aasiastrategian ja Keski-Euroopan yhteyksien hyödyntäminen - Barentsin talousalueen ja Venäjän kasvu - palvelukonseptin kehittäminen autojunavolyymien kasvattamiseksi - vapaa kapasiteetti tarjolla ympärivuotisen kysynnän lisäämiseksi - hiihtolomien rytmittäminen tasaisemmin - liikenneyhtiöiden ja matkailuyrittäjien yhteinen paketointi ja hintajoustopot 	<ul style="list-style-type: none"> - saavutettavuuden heikkeneminen syö investointien kannattavuutta - rautatiekaluston ikääntyminen - lentoasemaverkon kustannukset lasketaan asemakohtaisesti - matkustamisen hinnan nousu (energian hinta, ilmastonmuutos, globaali sääntely) - kilpailun puute reittiliikenteessä - kulkutapojen vaihtoehdot vähenevät - ei panosteta riittävästi kansainvälisiin yhteyksiin (Barentsin käytävää) - alueen voimakas riippuvuus lentoliikenneyhteyksistä (kriittinen tekijä)

Tunturi-Lappi SWOT

VAHVUUDET → vahvistetaan edelleen	HEIKKOUEDET → pyritään poistamaan
<ul style="list-style-type: none"> - olemassa oleva liikenneinfrastruktuuri, käytettävissä eri joukkoliikennemuodot - vahva matkailuelinkeino (imago, eksotiikka, lumivarmuus, suunnitelmallisuus) - voimakas matkailun kansainvälistyminen - kehittyvän kaivosteollisuuden vaikutukset liikennejärjestelmän kehittämisessä - vahva seudun tahtotila kehittämisessä 	<ul style="list-style-type: none"> - matkailukysynnän voimakas vaihtelu - liikenneyhteyksien pitkäjänteisen kehittämisen puuttuminen (kvartaalitason kannattavuustarkastelu) - kilpailun puute liikennepalveluissa - liikenneverkot osin heikossa kunnossa - matkailua ei rinnasteta teollisuuteen
MAHDOLLISUUDET → hyödynnetään tehokkaasti	UHAT → pyritään torjumaan/sopeutumaan
<ul style="list-style-type: none"> - saavutettavuudesta kilpailuetu (ruuhkattomuus, lentoslotit, raideliikenne) - lisääntyvä chartertoiminta tuo myös reittilentoja volyymien kasvaessa - Helsingin gatewayaseman hyödyntäminen - liikenneyhtiöiden ja matkailuyrittäjien yhteinen paketointi, hintajoustopot ja uudet jakelutiet kysyntävaihteluiden tasaamiseksi (lumettoman kauden hyödyntäminen) - saavutettavuuden ja keskusten liikenteen kehittäminen ympäristöä suosivalla tavalla (Kolarin radan jatkaminen Ylläkselle) 	<ul style="list-style-type: none"> - saavutettavuuden heikkeneminen - liikenneinfrastruktuurin ja -kaluston rappeutuminen (tieverkko, Kolarin rata) - matkustamisen hinnan kallistuminen (energian hinta, ilmaston muutos, globaali sääntely) - valtion omistajapolitiikan muutos (kvartaalitason kannattavuustarkastelu) - valtion yhtenäisen linjan puuttuminen matkailun kehittämisessä

Ruka-Kuusamo SWOT

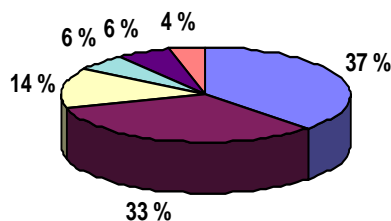
VAHVUUDET → vahvistetaan edelleen	HEIKKOUEDET → pyritään poistamaan
<ul style="list-style-type: none"> - ruuhkattomat ja toimivat lentoasemat mahdollistavat nopean saapumisen (vrt. Eurooppa) - olemassa oleva tie- ja lentoasemaverkko, käytettävissä eri joukkoliikennemuodot 	<ul style="list-style-type: none"> - lentoyhtiöiden arvaamaton hinnoittelu - ratkaisut tehdään lyhyelle aikajänteelle - matkailukysynnän voimakas vaihtelu (vuosi, kk, viikot) - ryhmämyynnin vaikeus reittilennoilla - lentoliikenteessä kilpailun puute - junaradan puute - paikallisväestön ja julkisen liikenteen väheneminen maaseutukylillä
MAHDOLLISUUDET → hyödynnetään tehokkaasti	UHAT → pyritään torjumaan/sopeutumaan
<ul style="list-style-type: none"> - kehittyvä matkailuelinkeino - saavutettavuudesta kilpailuetu (ruuhkattomuus, lentoslotit) - palvelukonseptin kehittäminen autojunavolyymien kasvattamiseksi - matkaketjujen ja matkojen yhdistelyn kehittäminen - lisääntyvä chartertoiminta tuo myös reittilentoja volyymien kasvaessa - Venäjän potentiaali: Pietarin läheisyys, Pietari-Murmansk -radan kunnostus, Salla-Kantalahti yhteyden rakentaminen (vaihtoehtoisesti jopa Taivalkoski-Kuusamo-Pääjärvi) 	<ul style="list-style-type: none"> - lentoyhtiöiden arvaamaton hinnoittelu - lentohintojen nousu energian hinnan noustessa, päästökauppa tulee lentoihin - matkustamisen hinnan nousu (energian hinta, ilmastonmuutos, globaali sääntely) - tieliikenteessä teiden kunto, varsinkin Kajaani-Kuusamo -yhteyden luokituksen säilyminen

Liite 2: Lapin seutukuntajakoon perustuva tilastollinen aluetarkastelu

Lappi

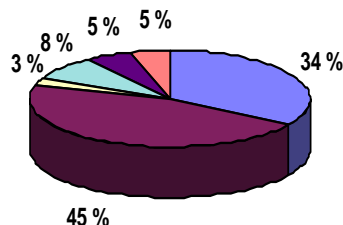
väestö 185 780 (2005*)
 hotellien liikevaihto 120 miljoonaa €(2005)
 väestönmuutos -3508 (2001-2005*) muutos -1,9 %
 työttömyysaste 16,7 % (2005)
 työllisyysaste 58,1 % (2005)
 arvonlisäys käyvin hinnoin/asukas 21 145 €(2004*)

Työpaikat toimialoittain



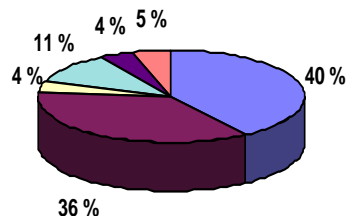
Tunturi-Lappi

väestö 14 070 (2005*)
 hotellien liikevaihto 42 miljoonaa €(2005)
 väestönmuutos -232 (2001-2005*) muutos -1,5 %
 työttömyysaste 17,7 % (2005)
 työllisyysaste 60,1 % (2004*)
 arvonlisäys käyvin hinnoin/asukas 16 226 €(2004*)



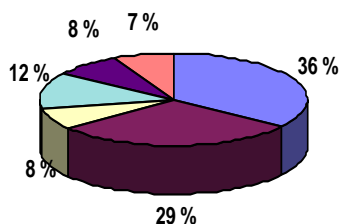
Pohjois-Lappi

väestö 17 621 (2005*)
 hotellien liikevaihto 28 miljoonaa €(2005)
 väestönmuutos -722 (2001-2005*) muutos -3,9 %
 työttömyysaste 18,8 % (2005)
 työllisyysaste 56,5 % (2004*)
 arvonlisäys käyvin hinnoin/asukas 16 892 €(2004*)



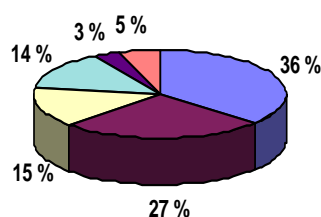
Tornionlaakso

väestö 9 655 (2005*)
 hotellien liikevaihto 2 miljoonaa €(2005)
 väestönmuutos -398 (2001-2005*) muutos -4,0 %
 työttömyysaste 16,8 % (2005)
 työllisyysaste 52,2 % (2004*)
 arvonlisäys käyvin hinnoin/asukas 13 879 €(2004*)



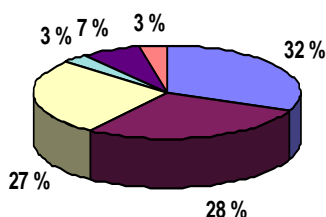
Itä-Lappi

väestö 20 518 (2005*)
 hotellien liikevaihto 7 miljoonaa €(2005)
 väestönmuutos -1763 (2001-2005*) muutos -7,9 %
 työttömyysaste 20,6 % (2005)
 työllisyysaste 50,9 % (2004*)
 arvonlisäys käyvin hinnoin/asukas 15 445 €(2004*)



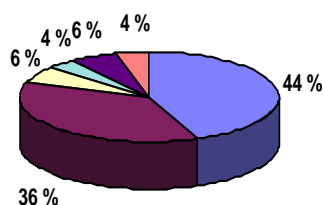
Kemi-Tornion seutu

väestö 61 357 (2005*)
 hotellien liikevaihto 13 miljoonaa €(2005)
 väestönmuutos -1039 (2001-2005*) muutos -1,7 %
 työttömyysaste 15,6 % (2005)
 työllisyysaste 57,6 % (2004*)
 arvonlisäys käyvin hinnoin/asukas 27 159 €(2004*)



Rovaniemen seutu

väestö 62 559 (2005*)
 hotellien liikevaihto 29 miljoonaa €(2005)
 väestönmuutos +646 (2001-2005*) muutos +1,0 %
 työttömyysaste 16,1 % (2005)
 työllisyysaste 58,8 % (2004*)
 arvonlisäys käyvin hinnoin/asukas 20 639 €(2004*)



TAUSTAMUISTIOT

Muistio 1: Liikennepolitiikka

EU:n ja Suomen liikennepolitiikka

Euroopan unionin liikennepolitiikan tavoitteet on kirjattu syyskuussa 2001 julkaistuun liikenteen valkoiseen kirjaan¹. Linjauksina komissio ehdottaa kuuttakymmentä toimenpidettä liikennejärjestelmän luomiseksi, jossa voidaan saavuttaa tasapaino eri liikennemuotojen välillä, elvyttää rautatieliikennettä, edistää meri- ja sisävesiliikennettä ja hallita ilmaliikenteen kasvua. Tavoitteena on yhteensovittaa talouskehitys sekä yhteiskunnan laatu- ja turvallisuusvaatimukset nykyaikaisen ja kestävä liikennejärjestelmän kehittämiseksi. Suomi tukee valkoisessa kirjassa esille nostettuja teemoja. Suomen mukaan yhteistä liikennepolitiikkaa muotoiltaessa on huomioitava alueelliset erot, kuten poikkeavuudet liikennemarkkinoiden rakenteissa, ilmasto-oloissa ja maantieteessä. Suomi korostaa myös, että EU:n toimenpiteet on toteutettava unionin alueellisen tasapainon periaatetta noudattaen. EU:ssa ei tule edetä ainoastaan suurten tai maantieteellisesti keskeisten jäsenvaltioiden tarpeiden pohjalta².

Valtioneuvoston päätös valtakunnallista alueiden kehittämisen tavoitteista tähtää alueiden kilpailukykyyn ja taloudellisen kasvun vahvistamiseen³. Tähän päästään parantamalla osaamista sekä voimistamalla alueiden vahvuuksia ja erikoistumiseen perustuvaa kehittämistä. Tavoite sisältää myös alueiden perusinfrastruktuurin ja palveluiden tason turvaamisen. Tavoitteena on kehittää tasapainoista aluerakennetta, joka pitää maakunnat elinvoimaisina ja mahdollistaa tasaisemman taloudellisen kasvun ja työllisyyden maassa. Alueiden kehittämisen valtakunnalliset tavoitteet ovat: 1) alueiden kilpailukykyyn vahvistaminen, 2) palvelurakenteen turvaaminen koko maassa ja 3) tasapainoisen aluerakenteen kehittäminen. Tavoitteiden toteuttaminen edellyttää toimenpiteiden vaikuttavuutta, voimavarojen kohdentamista ja hallinnonalojen aluekehitystä tasapainottavia, yhdensuuntaisia toimenpiteitä kansallisen aluepolitiikan voimistamiseksi.

Liikennepolitiikalla on suuri merkitys alueiden kehittymiselle. Hallitusohjelmassa liikennepolitiikan tavoitteiksi on todettu laadukkaat ja toimintavarmat väylät, jotka ovat perusedellytys yhteiskunnan tehokkaalle, alueellisesti ja sosiaalisesti tasavertaiselle ja kansainvälisesti kilpailukykyiselle toiminnalle. Liikenneinfrastruktuurin kokonaisuudesta vastuu on julkisella sektorilla. Tavoitteena on pitkäjänteinen liikenneväylien ylläpito ja kehittäminen. Hallitus valmistelee erikseen monivuotisen kaikki liikennemuodot kattavan liikenneinvestointiohjelman. Ohjelman tulee vahvistaa Suomen aluerakennetta, elinkeinoelämän kilpailukykyä ja kansainvälisiä yhteyksiä. Liikenneverkkojen osalta pyritään väylien kuntoa ja pääoma-arvoa ylläpitämään sekä turvaamaan tiestön, rataverkon ja yksityisteiden peruspalvelutaso vähintäänkin nykytasoisena.

Raideliikenteen kehittämisessä huomioidaan erityisesti EU:n ja Venäjän välisen tavara- ja henkilöliikenteen voimakas kasvu ja sen edellyttämät investoinnit nopeiden itäratojen osalta osana EU:n pohjoisen ulottuvuuden politiikkaa. Tavoitteena on Suomen logistisen aseman vahvistaminen ja taloudellisen potentiaalin hyödyntäminen. VR Oy:llä on julkinen palvelutehtävä ja tuotot ohjataan ensisijaisesti raideliikennettä palvelemaan investointeihin kuten kalustohankintoihin. Rautateiden markkinaosuutta nostetaan. Hallitus turvaa vähäliikenteisten lentoreittien toimivuuden erityisesti elinkeinoelämän ja kansainvälisen vientiteollisuuden tarvitsemien yhteyksien kannalta. Hallitus pyrkii parantamaan joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä ja palvelua, lisäämään rahoitusta sekä kehittämään henkilökuljetusten yhdistelyä ja uusia liikenteen hoitotapoja. Työmatkaliikennettä ohjataan joukkoliikenteen käyttöön sekä selvitetään työsuhdematkalipun verotusarvon alentamisen mahdollisuudet sekä taksien käyttämistä haja-asutusalueiden ostoliikenteessä⁴. Hallituksen strategia-asiakirjassa todetaan, että ulkomaankuljetusten sujuvuus, toimintavarmuus ja kohtuuhintaisuus, satamien, lentoasemien ja rajanylityspaikkojen riittävä välityskyky sekä kansainvälisen matkustajaliikenteen palveluta-

¹ Eurooppalainen liikennepolitiikka vuoteen 2010: valintojen aika. Euroopan Komissio, 2001.

² Liikenne- ja viestintäministeriö, (www.mintc.fi).

³ Valtioneuvoston päätös valtakunnallisista alueiden kehittämisen tavoitteista.

⁴ Pääministeri Matti Vanhasen hallituksen ohjelma 24.6.2003. Valtioneuvosto.

so turvataan. Väyläpalvelujen on mahdollistettava elinkeinoelämän ja väestön perustoiminnot maan eri alueilla. Maaseudun julkisen liikenteen palvelut pidetään yllä.⁵

Liikenne- ja viestintäministeriön alueiden kehittämissuunnitelmassa vuosille 2006-2009 todetaan hallinnonalan toiminnan lähtökohtana ja määrärahojen käytön ensisijaisena tavoitteena olevan turvata tasapuolinen palvelujen saatavuus koko maassa. Käytännössä sellaista toimintaa ja määrärahoja, joiden alueellisesta kohdentumisesta voitaisiin päättää lähinnä alueellisin perustein, on kuitenkin varsin vähän. Valtakunnallisten ja alueiden välisten yhteyksien laatu on alueiden kehittymisedellytysten kannalta merkittävä tekijä. Joukkoliikenteessä on haasteena turvata alueiden kannalta tarpeelliset yhteydet. Asiakastuloperusteista liikennettä täydentävät palvelut on turvattava yhteiskunnan kannalta tarkoituksenmukaisesti ja taloudellisesti.⁶

Kansallinen joukkoliikennepolitiikka

Joukkoliikenne edistää liikkumisen alueellisen ja sosiaalisen tasa-arvon toteutumista sekä vähentää sidonnaisuutta yksityisautoiluun. Korvattaessa henkilöautoliikennettä joukkoliikenne parantaa liikenneturvallisuutta ja vähentää ympäristöhaittoja. Joukkoliikenteellä on huomattava merkitys liikkumisen mahdollisuuksien, peruspalvelujen saavutettavuuden, työssä käymisen ja opiskelun kannalta⁷. Suomen joukkoliikennestrategian tavoitteissa lähdetään julkisen liikenteen palvelujen turvaamisesta taloudellisesti tehokkaalla tavalla. Kaukoliikenteessä joukkoliikenteen markkinaosuutta pyritään lisäämään kehittämällä erityisesti liityntäyhteyksien sujuvuutta. Kaupunkiseutujen liikenteessä kasvatetaan joukkoliikenteen markkinaosuutta parantamalla sen houkuttelevuutta. Maaseudun liikenteessä turvataan liikkumisen peruspalvelut sekä parannetaan uusien joustavien palvelu- ja kutsujoukkoliikenteiden avulla palvelutasoa ja tarjontaa. Liikenne- ja viestintäministeriö on julkistanut julkisen liikenteen palvelujen esteettömyyttä koskevan strategiansa vuonna 2003⁸.

⁵ Hallituksen strategia-asiakirja 2006. Hallituksen poikkihallinnolliset politiikkaohjelmat ja politiikat. Valtioneuvosto.

⁶ Hyviä yhteyksiä alueille. Alueiden kehittämissuunnitelma 2006-2009. Liikenne- ja viestintäministeriö.

⁷ Joukkoliikenne - houkutteleva valinta, Liikenne- ja viestintäministeriö, Ohjelmia ja strategioita 2/2001.

⁸ Kohti esteetöntä liikkumista. Esteettömyysstrategia. Liikenne- ja viestintäministeriö. Ohjelmia ja strategioita 2/2003

Muistio 2: Matkailupolitiikka ja -kehitys

Kansallinen matkailupolitiikka ja Lapin strategia

Saavutettavuus on tärkeä kilpailukyvyyn tekijä sekä tuotannollisessa toiminnassa että palveluelinkeinoissa. Matkailu on Pohjois-Suomen vahva kasvuala ja monissa kunnissa jo tärkein aluetalouden veturi. Matkailu jätti Lapin maakuntaan ja Ruka-Kuusamoon välitöntä matkailutuloa vuonna 2006 arviolta yli puoli miljardia euroa ja työllisti välittömästi noin 5 000 henkilötyövuotta. Päälle tulevat matkailukysynnän ansiosta syntyvät kerrannaisvaikutukset, jotka ovat järeiden investointien seurauksena huomattavia esimerkiksi rakennussektorilla. Matkailua voidaan käyttää tehokkaasti alueellisen kehittämisen välineenä juuri alueilla, joille ei ole sijoittunut teollista toimintaa, jotka ovat varsinaisten kasvukeskusten ulkopuolella, elinkeinopohja on suppea ja oman väestön ostovoima pieni. Nykyisellä kasvuvauhdilla Lapin ja Ruka-Kuusamon välitön matkailutulo ylittää miljardin euron rajan vuonna 2020.

Valtioneuvosto on tehnyt Suomen matkailustrategiaan vuoteen 2020 pohjautuvan periaatepäätöksen Suomen matkailupolitiikasta. Päätös esittää valtioneuvoston linjaukset matkailun kasvun nopeuttamiseksi ja alan kilpailukyvyyn parantamiseksi. Periaatepäätös nostaa saavutettavuuden yhdeksi painopisteeksi kansallisessa matkailupolitiikassa. Kattava, sujuva, esteetön, turvallinen ja hinnaltaan kilpailukykyinen liikenne on matkailuelinkeinon olemassaolon ja kehittymisen elinehto, koska suurin osa maamme matkailukohteista sijaitsee taajamien ja kasvukeskusten ulkopuolella. Ulkomaisen matkailijan näkökulmasta Suomi on kuljetusmielessä saari, sillä suurimmasta osasta maista Suomeen tulo edellyttää joko laivan tai lentokoneen käyttöä. Suomen kilpailuaseman parantamiseksi hyvin toimivat juna-, laiva- ja lentoyhteydet ovat ensiarvoisen tärkeitä. Suomen laajuuden vuoksi välimatkat ovat maassamme pitkiä. Tästä syystä ympärivuotisen saavutettavuuden parantaminen myös maan sisällä on matkailuelinkeinon kehittymisen edellytys. Erityisesti tulee turvata sujuvat liikenneyhteydet matkailukeskuksiin⁹. Suomen matkailustrategian toimenpideohjelmassa toimenpiteinä esitetään: 1) turvataan matkailukeskusten ympärivuotinen saavutettavuus, 2) turvataan matkailun kannalta merkittävien maakunnallisten lentokenttien liikenne ja palvelut, 3) varmistetaan erityisesti Lapin sekä suurten matkailukeskusten läheisten junayhteyksien säilyminen ja kehittäminen sekä 4) turvataan sujuva ja kattava liityntäliikenne sekä junalla/lentokoneella saavuttamattomissa olevien matkailukohteiden linja-autoyhteydet¹⁰.

Lapin matkailustrategia määrittää maakunnan matkailun kehittämisen tavoitteet ja painopisteet¹¹. Painopisteet ovat 1) matkailukeskusvetoisuus, 2) ympärivuotisuus, 3) kansainvälistyminen, 4) laadukas infrastruktuuri ja hyvä saavutettavuus sekä 5) yhteistyö ja hankekoordinaatio. Lapin matkailustrategiassa asetetut kasvutavoitteet ovat täyttyneet, osin jopa ylittyneet. Pohjois-Pohjanmaahan kuuluvan Ruka-Kuusamon matkailustrategia on samankaltainen.

Lapin strategiassa on saavutettavuuden osalta todettu seuraavaa: ”Tavoitteena on lisätä lentoliikenteessä sekä suoria kysyntäjoustavia charterlentoja että säännöllisiä reittilentoja ja lisätä kilpailua. Syöttöliikenteen lento- ja rautatieasemilta matkailukeskuksiin on toimittava moitteettomasti ja keskusten välisten tieyhteyksien on oltava tasokkaat. Autojunayhteys ja yöpikajunat Lappiin on säilytetty ja vuoroja on tullut lisää. Rataverkon modernisointi ja laajentaminen on tullut matkailukysynnän ympärivuotisen kasvun kautta ajankohtaiseksi. Tulevaisuudessa Tunturi-Lapin matkailuliikenteestä merkittävä osa järjestetään rautateitse Kolarin aseman kautta. Myös Itä-Lapin osalta rautatieliikenteen ja Kemijärven aseman merkitys on kasvanut. Lapin rautatieliikenne on säännöllistä, ympärivuotista ja sesonkeina käytössä on riittävä lisäkalusto. Transitiomatkat on vilkasta Venäjälle, Ruotsiin ja Norjaan. Liikuntarajoitteisten tarpeet huomioidaan esteettömän matkailun periaatteiden mukaisesti. Matkakettu Lappiin on liityntä- ja jatkoyhteyksineen toimiva ja laadukas ”ovelta ovelle” -periaatteella.” Matkailua palvelevien reittien, tärkeimpänä moottorikelkkareittien, rakentaminen etenee nopeasti. Taajamista on ollut nykyisen lainsäädännön puitteissa erittäin vaikeaa siirtä merkityille reiteille. Kun palvelut ja kelkkojen huolto sijaitsevat pääosin taajamissa, on tärkeää saada laadukkaat siirtymäyhteydet maastoon.

⁹ Valtioneuvoston periaatepäätös Suomen matkailupolitiikasta 21.12.2006. Kauppa- ja teollisuusministeriö.

¹⁰ Suomen matkailustrategia vuoteen 2020 ja toimenpideohjelma vuosille 2007-2013. Kauppa- ja teollisuusministeriö.

¹¹ Lappi – elämänvoimaa. Lapin matkailustrategia 2003-2006. Lapin liitto.

Saavutettavuus ja matkailun kasvu

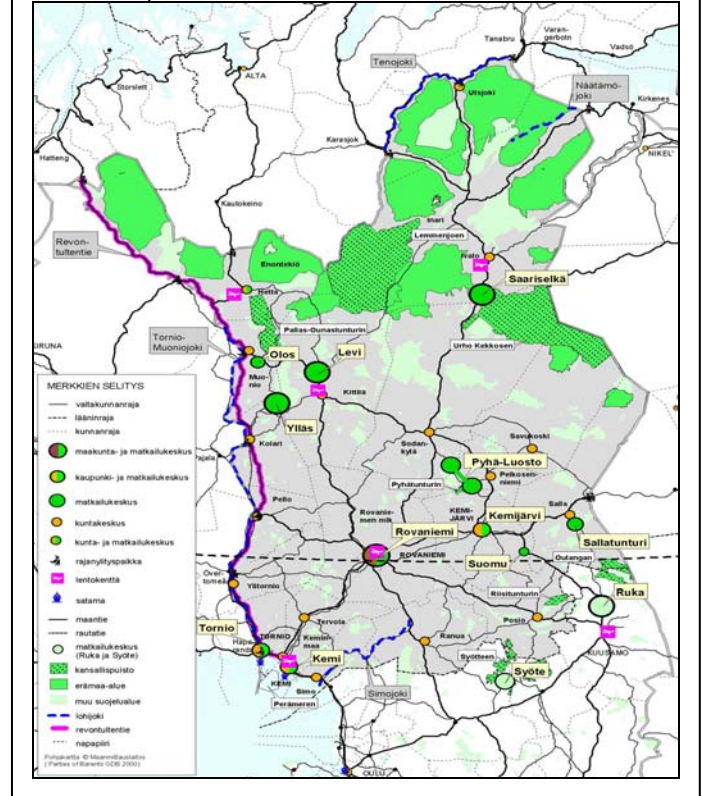
Lappi ja Ruka-Kuusamo ovat toteuttaneet onnistuneesti matkailustrategiaa. Matkailuliiketoimintaan, vapaa-ajan asuntoihin ja matkailun yleiseen infrastruktuuriin on sitoutunut miljardien investoinnit. Matkailun myönteinen kehittyminen jatkossakin edellyttää laadukkaita ja kattavia joukkoliikennetyksiä. Ratkaisevaa on liikennejärjestelmän kokonaistoimivuus. Infrastruktuurin ja palvelujen kehittämisessä on lähdettävä matkailuelinkeinon pitkän aikavälin kasvunäkymistä. Pelkkä muutaman menneen vuoden huomioiminen laskelmissa ei tee oikeutusta matkailuelinkeinon tarpeille. Pitkän aikavälin kehitysohjelmituneet liikennepoliittiset ratkaisut tuovat vakautta ja mahdollistavat suunnitelmallisen esimerkiksi junaliikenteeseen pohjautuvan tuotteistamisen ja markkinoinnin yhteistyössä liikennöitsijän ja lappilaisten matkailuyrittäjien kesken.

Joukkoliikenteen kehittämistä perustele myös matkailukeskusten tehokas rakentaminen, jossa toimintoja keskitetään tiiviisiin tunturikyliin. Tavoitteena on tehostaa maankäyttöä siten, että majoituskapasiteetti ja keskeiset palvelut, kuten ravintolat ja rinteet, ovat matkailijoiden kävellessä saavutettavissa eikä omaa autoa tarvita kohteessa liikkumiseen. Pidemmällä aikavälillä tämä tulee merkitsemään henkilöauton käytön vähenemistä ja kotimaan matkailuliikenteen painopisteen siirtymistä raide- ja lentoliikenteeseen. Junaliikenne tulee tarjoamaan tulevaisuudessa yhä kilpailukykyisemmän ja ekologisemman matkustusvaihtoehdon, mutta tämä edellyttää nykyisten yhteyksien säilyttämistä ja palvelujen kehittämistä edelleen.

Matkailun voimakas kasvu ja suurten matkailukeskusten sijoittuminen Pohjois-Suomeen tulee ottaa huomioon Suomen liikennejärjestelmän kehittämisessä. Lapin matkailukeskukset ja niiden liikenne kasvavat nopeasti. Ylläksen, Levin, Saariselän, Pyhä-Luoston, Rovaniemen, Ruka-Kuusamon, Sallan ja Suomun matkailukeskuksissa on jo nyt 90 000 vuodepaikkaa, joista noin puolet Kolarin radan päässä ja merkittävä osa Kemijärven radalta saavutettavissa. Vuoteen 2020 mennessä vuodepaikkamäärä tulee suunnitelmien mukaan lähes kaksinkertaistumaan noin 170 000 vuoteeseen ja samalla käyttöaste nousee. Yöpymiset moninkertaistuvat ja vuotuinen välitön matkailutulo kasvaa lähelle 1,4 miljardia euroa. Suunniteltujen investointien arvo matkailukeskuksissa on vuoteen 2010 mennessä arviolta yli miljardi euroa. Matkailuelinkeinon näkökulmasta olisi tarpeellista kehittää laskentamalli, jolla saadaan työkalut perustella liikennepalvelujen ja -infrastruktuurin merkitystä matkailun kehittymisen näkökulmasta.

Asiakkaat matkailukeskuksissa vaihtuvat keskimäärin kahdesti viikossa. Yritysten kannustamatkailun ja lyhytlomien seurauksena uusia asiakkaita tulee ja entisiä lähtee pois viikon kaikkina päivinä. Pääosa liikkuu autoilla. Lentoliikenne on kasvanut viime aikoina eniten, mutta myös junamatkustajien määrä on kasvanut. Junaan tulee saada entistä suurempi osa matkailijoista mukavuus-, turvallisuus-, kustannus- ja ympäristösyistä. Keinoja junaliikenteen kilpailukykyyn lisäämiseksi ovat ratojen parantaminen ja sähköistys, matkustamisen nopeus, makuuvaunujen mukavuus, autonkuljetusvaunut, joustava hinnoittelu sekä radan jatkaminen Rautuvaarasta Ylläkselle. Matkailukeskusten liikenne tulee hoitaa ajanmukaisella kalustolla.

Kuva 1: Lapin matkailun aluerakenne



SUURIMPIEN MATKAILUKESKUSTEN KASVUARVIOT				
Nykytila				
	<i>Kapasiteetti (vuodepaikat)</i>	<i>Rekisteröidyt yöpymiset</i>	<i>Välitön matkailutulo M€</i>	
<i>Levi</i>	20 000	272 000	150	
<i>Ylläs</i>	18 000	267 000	80	
<i>Saariselkä</i>	13 500	278 000	80	
<i>Pyhä-Luosto</i>	8 000	122 000	30	
<i>Rovaniemi*</i>	3 100	405 000	120	
<i>Ruka-Kuusamo</i>	23 000	322 000	113	
<i>Salla</i>	2 600	67 000	8	
<i>Suomu</i>	2 000	10 000	4	
<i>Yhteensä</i>	90 200	1 743 000	585	
Tavoitteet ja investoinnit (arvio)				
	<i>Kapasiteetti 2020 (vuodepaikat)</i>	<i>Rekisteröidyt yöpymiset 2020</i>	<i>Välitön matkailutulo 2020 M€</i>	<i>Investointien arvo 2010 mennessä M€</i>
<i>Levi</i>	35 000	1 000 000	300	300
<i>Ylläs</i>	34 500	900 000	200	200
<i>Saariselkä</i>	19 600	760 000	200	100
<i>Pyhä-Luosto</i>	15 000	300 000	100	50
<i>Rovaniemi</i>	3 900	800 000	250	140
<i>Ruka-Kuusamo</i>	50 000	1 000 000	300	200
<i>Salla</i>	7 800	200 000	25	10
<i>Suomu</i>	6 000	30 000	12	30
<i>Yhteensä</i>	171 800	4 760 000	1 387	1 030

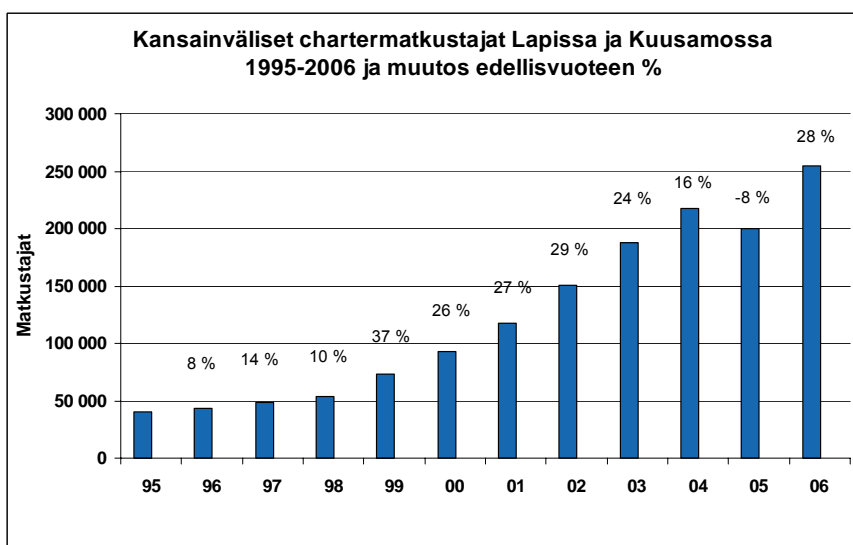
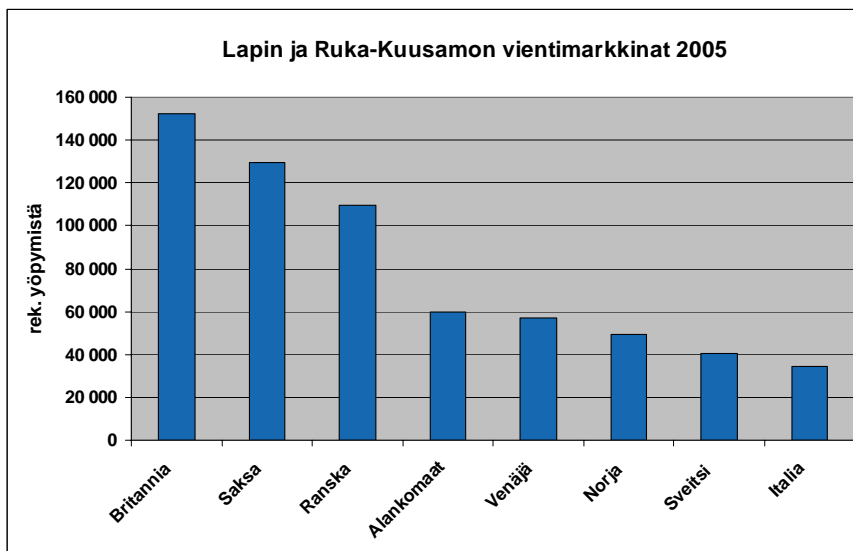
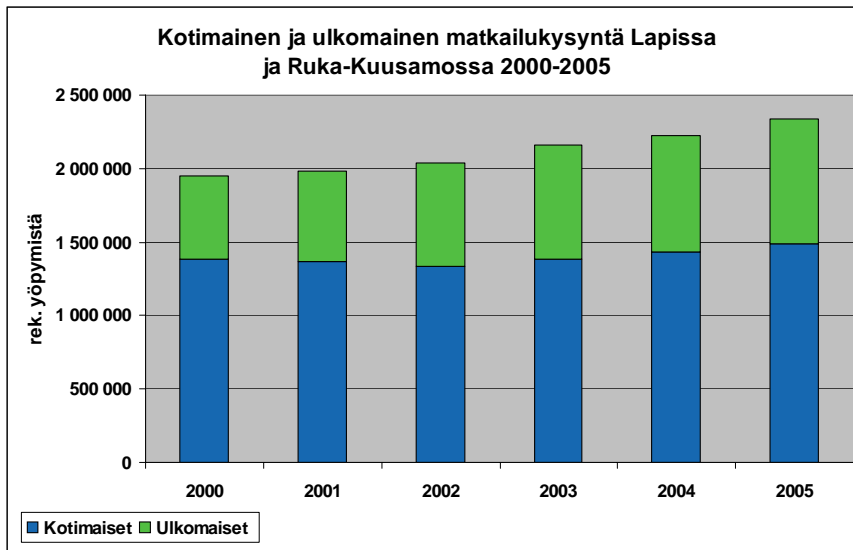
*Rovaniemen seutukunnassa on lisäksi 4859 vapaa-ajan asuntoa = noin 20 000 vuodepaikkaa.

Matkailukehityksen tilastoja

Lapin ja Ruka-Kuusamon majoituskysyntä on kasvanut voimakkaasti. Vuonna 2005 rekisteröidyissä majoitusliikkeissä tilastoitiin 2 337 000 yöpymistä. Majoituskapasiteetin yksittäisiin mökkeihin painottuvasta rakenteesta johtuen kokonaisyöpymisten määrä on huomattavasti rekisteröityä suurempi. Vedenkäyttöön pohjautuen kokonaisyöpymisten määrän voidaan arvioida olevan nykytilanteessa suuruusluokkaa 6-7 miljoonaa yöpymistä.

Matkailukysyntä on kasvanut sekä kotimaan että kansainvälisillä markkinoilla. Pitkällä aikavälillä matkailuelinkeinon kasvu tulee perustumaan vahvana jatkuvaan kansainvälistymiseen, sillä kotimaisen kysynnän kasvumahdollisuudet on kokonaisuutena ottaen rajatut. Lapin ja Ruka-Kuusamon matkailuviennin kärkimaat rekisteröidyillä yöpymisillä mitattuna olivat vuonna 2005 Britannia (152 052), Saksa (129 567) ja Ranska (109 660).

Matkailun kansainvälistymistä kuvaa hyvin ulkomaisten chartermatkustajien määrän kehitys. Matkustajien määrä on yli viisinkertaistunut reilussa vuosikymmenessä. Vuonna 2005 kansainvälisten chartermatkustajien määrässä tapahtui notkahdus. Kasvu-uralle kuitenkin palattiin vuonna 2006, jolloin uudeksi matkustajaennätykseksi Lapin ja Kuusamon lentokentillä on tilastoitu 255 000 matkustajaa.



Muistio 3: Barentsin talouskasvu ja liikenneyhteydet

Lapin liikennejärjestelmää on tarkasteltava kansainvälisessä kontekstissa ja Lapin kautta on todettu kulkevan useita kansainvälisiä kuljetuskäytäviä¹². Kuljetuskäytävät toimivat kansallisten kuljetusreittien osina, mutta käytävien kautta toivotaan tulevaisuudessa tapahtuvan nykyistä huomattavasti laajemmin myös kansainvälistä tavaraliikennettä. Kansainvälisen tavaraliikenteen kuljetuksilla halutaan vahvistaa paikallisia tavaravirtoja, saavuttaa kuljetuksissa volyymietuja, saada yritysten käyttöön parempia kuljetusyhteyksiä, tasapainottaa volyymieroja tavaravirtojen suunnissa sekä työllistää ihmisiä logistiikka-alalle.

Barentsin euroarktinen liikennealue (BEATA) perustettiin vuonna 1997 kolmannessa yleiseurooppalaisessa liikenneministerikokouksessa. BEATA kuuluu yleiseurooppalaisiin liikennekäytäviin ja -alueisiin. Barentsin euroarktiseen kuljetusalueeseen kuuluvat Pohjois-Suomen lisäksi Norjan ja Ruotsin pohjoiset maakunnat sekä Luoteis-Venäjän alueita. Liikennealueen keskeisiä osia ovat Barentsin korridori ja Arkangelin korridori/Barentsin linkki. Nämä ovat Barentsin alueiden esille nostamia liikennekäytäviä, joita on edistetty hankkeilla ja yhteisillä aloitteilla. Ne on osoitettu Lapin, Pohjois-Pohjanmaan ja Kainuun maakuntakaavoissa.

Arkangelin käytävä/Barentsin linkki on Ruotsin ja Norjan pohjoisosista Oulun sekä Vartiuksen/Kuusamon rajanylityspaikkojen kautta Luoteis-Venäjälle sekä Arkangeliin johtava yhteys. Käytävästä on käytetty eri yhteyksissä eri nimiä, joista uusin on Barentsin linkki. Käytävää noudattelee suurelta osin Northern Axis -linjausta ja tarjoaa suoria yhteyksiä Siperiaan. Käytävän tavoitellaan palvelevan elinkeinoelämää kilpailukykyisellä infrastruktuurilla ja logistiikalla.

Barentsin kuljetuskäytävä kulkee Kemistä ja Torniota Sallan rajanylityspaikan kautta Murmanskin alueelle. Toinen haara kulkee jäämerenkäytävänä Inarin ja Utsjoen kautta Pohjois-Norjaan sekä Murmanskiin. Käytävä on mukana Itä- ja Pohjois-Lapin maakuntakaavassa. Käytävää on tällä hetkellä mahdollista käyttää maatiekuljetuksissa. Murmanskin ja Kemin sataman välillä on jo kokeiltu kumipyörin hoidettua konttiliikennettä. Sallan kautta tavoitellaan rautatieyhteyttä edelleen Venäjälle. Eduskunnan tulevaisuusvaliokunta on esittänyt Venäjä 2017 -raportissa Salla-Murmansk -rautatieyhteyden toteuttamista¹³.

Perämerenkaari on Itämeren pohjoisosassa sijaitseva Perämeren ympäröivä rannikkovyöhyke, joka ulottuu Suomen Keski-Pohjanmaalta Ruotsin Skellefteåhon. Bothnian liikennekäytävä (the Bothnian Corridor) on Perämerenkaari -hankkeen yhteydessä esitetty uusi käytävä, joka kulkee Perämerenkaaren läpi ja yhdistää EU:n pohjoisimman osan sekä keskiosan. Bothnian liikennekäytävästä on tehty aloite Perämerenkaariyhdistyksen toimesta EU:n korkean tason työryhmälle (High Level Group), joka määritteli EU:n yleiseurooppalaiset liikennekäytävät vuonna 2005. Aloite ei vielä johtanut tulokseen, mutta se edustaa kuitenkin pohjoisten maakuntien yhteistä näkemystä. Perämerenkaareen kuuluvat kunnat Suomessa ja Ruotsissa haluavat kehittää yhdessä alueen liikennettä paremmin elinkeinoelämää palvelevaksi. Laajan Perämerenkaari yhteistyön lisäksi Tornio-Haaparanta -alueen integraation syveneminen ja kaupan voimakas kasvu edellyttävät valtioiden rajat ylittävää tarkastelua joukkoliikenteen kehittämisessä.

EU:n korkea tason työryhmän (High Level Group) määrittämä ”Northern Axis” liikennekäytävä yhdistää pohjoisen Euroopan yhtäältä Norjaan ja toisaalta Valkovenäjään ja Venäjään. Barentsin alueen lävistävä yhteys on myös näköpiirissä, jolloin multimodaalinen käytävä yhdistäisi Norjan Venäjään Ruotsin ja Suomen läpi reittiä Pietari-Vartius-Tornio-Haaparanta-Narvik. Itämeren EU-jäsenvaltiot Keski- ja Länsi-Eurooppaan yhdistävä Merten moottoritie (*Motorways of the Sea*) on yksi EU:n ajamista hankkeista. Merten moottoritie tarkoittaa merikuljetuksiin perustuvan kuljetusketjun kehittämistä siten, että meriliikenteestä tulee entistä kilpailukykyisempi.

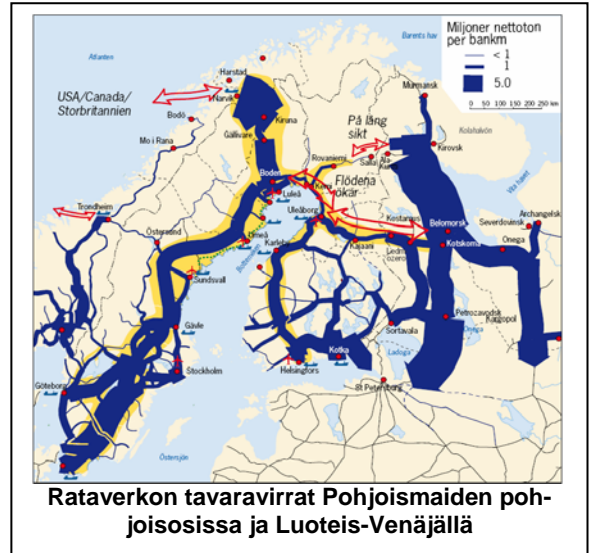
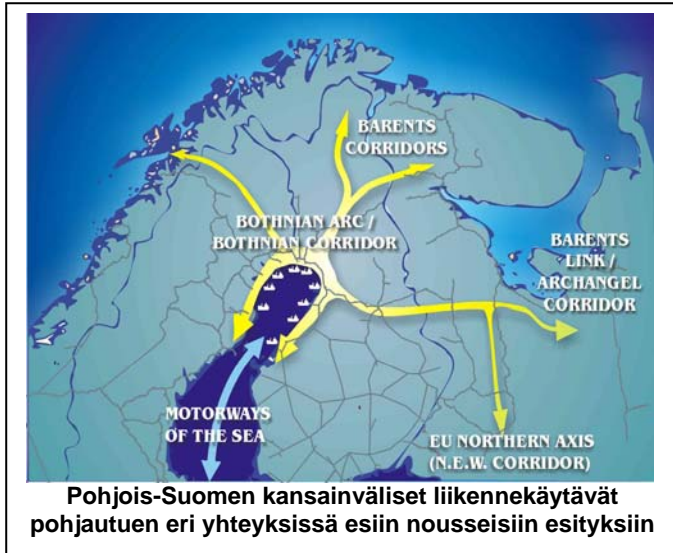
Tulevaisuuden liikennenäkymiä Barentsin alueella on tutkittu useissa selvityksissä¹⁴. Satamien omistus ja päätöksenteko, maantieteellinen peittoalue, erikoistuminen (kohteet, tuotteet, markkinat) ja intermodaalisuus on nähty kehittämiskohteiksi. Lisäksi on ehdotettu perustettavaksi sisämaahan satamaterminaaleja, jotka

¹² Pohjois-Suomen logistiikkastrategia ja logistiikan kehittämisohjelma. Pohjois-Pohjanmaan liitto.

¹³ Venäjä 2017 – Kolme skenaariota. Eduskunnan tulevaisuusvaliokunta, 2007.

¹⁴ STBR. Sustainable Transport in the Barents Region. General summary report.

toimisivat liikenteen kokoojaterminaaleina. Sisämaan terminaalien kautta tavaraliikenne hoidettaisiin satamiin nykyistä kustannustehokkaammin ja tiheämmällä frekvenssillä. Barentsin alueella pohjoismaissa esitetään valittavaksi myös matkustaja- ja rahtiliikenteen päälentokenttä, josta olisi päivittäiset yhteydet mm. Murmanskiin ja Arkangeliin. Lisäksi on todettu olevan tarvetta liike-elämän ja logistiikan Barentsin alueen kattavalle (itä-länsi -suuntaiselle) yhteistyölle ja verkostoitumiselle. Julkisten toimijoiden tulisi tukea tätä kehitystä.

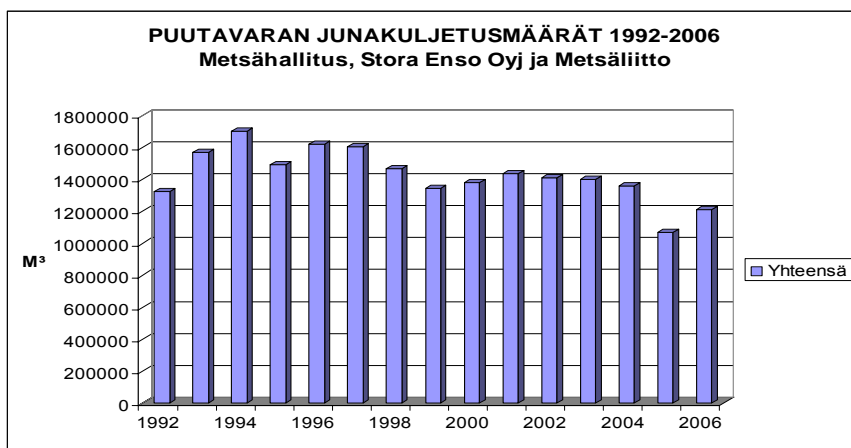


Uudet malmilöydökset eri puolilla Pohjois-Suomea ja Barentsin aluetta synnyttävät mahdollisesti uusia tavaravirtoja. Samanaikaisesti teollisuuden monikansallisen yritysomistuksen lisääntyminen lisää tavara- ja matkustajaliikennettä pohjoismaiden välillä. Ruotsin mittava rautatieinvestointi vetää kuljetuksia maan rataverkolle mahdollisesti myös Pohjois-Suomesta Tornion kautta. Tornion terästehtaan kapasiteetin lisäys lisää rajan ylittävää liikennettä Torniossa. Kuljetuksia voi siirtyä myös eri kuljetusmuodoille. Teollisuuden raaka-aineen tarve lisää kuljetuksia Luoteis-Venäjältä Suomeen ja Ruotsiin. Luoteis-Venäjän ja Barentsin meren suuret malmi-, kaasu- ja mineraaliesiintymät ovat merkittävä potentiaali. Lisäksi on nähty mahdollisuutena Venäjän ja Kaukoidän tavaravirrat, joita kuljetettaisiin Suomen, Ruotsin ja Norjan satamien kautta.

Rajanylityksissä Suomen ja Venäjän välillä on todettu olevan monenlaisia ongelmia. Erityisesti ongelmia on Venäjän puolella viranomaisten toimintaan vaikuttavien uudistuksia ja asetuksia koskevan tiedon saannissa sekä raja-asemien ruuhkautumisherkkyudessa. Ennakoimattomat toimet Venäjän raja-asemilla, jotka koskevat mm. tullausarvoja ja puutavaran tuontia tai raideliikenteen tariffeja, vaikeuttavat pitkäjänteistä toimintojen kehittämistä.

Muistio 4: Teollisuuden rahti ja kaivostoiminta

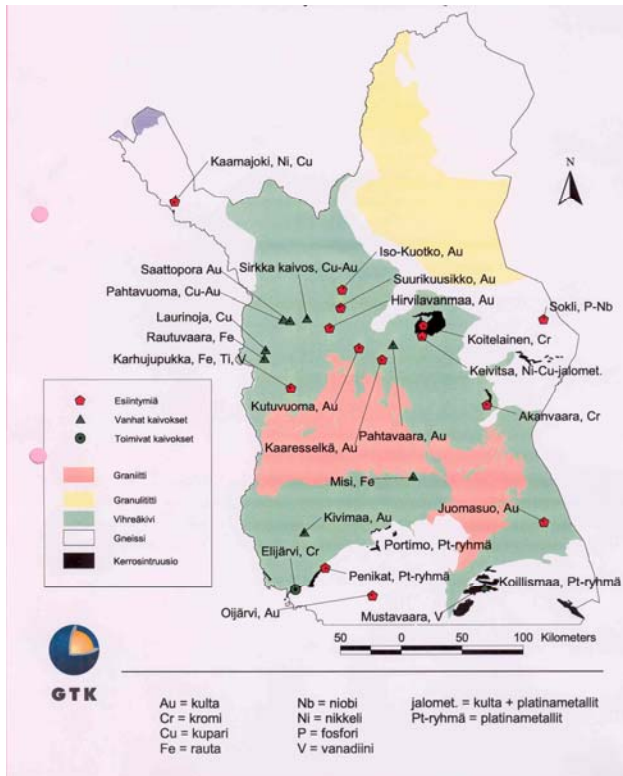
Teollisuuden ja kaivosten kuljetukset tukevat joukkoliikenneinfrastruktuuria, erityisesti radanpidon osalta. Lapin rautateiden puukuljetukset perustuvat vuodesta 1992 käytössä olleeseen ”Lapin Pendeli” -malliin, jossa kuljetuksenantajina toimivat Metsähallitus, Stora Enso ja Metsäliitto. Kuljetusoperaattori on VR Cargo. Vuotuiset kuljetusmäärät ovat vaihdelleet 1,2-1,4 miljoonan kiintokuution välillä, mikä on noin 30 % kaikesta Lapissa hakattavasta puusta. Puukuljetuksissa operoi keskimäärin 4 junaa arkipäivää kohden junien koon ollessa 20-30 vaunua. Keskimäärin yksi juna kuljettaa 1 400 kiintokuutiota puuta. Junakuljetusten pääasialliset toimituspaikat ovat Stora Enson Veitsiluodon tehtaat ja saha, Metsäliiton Botnian tehtaat ja Finnforest Karihaaran saha.



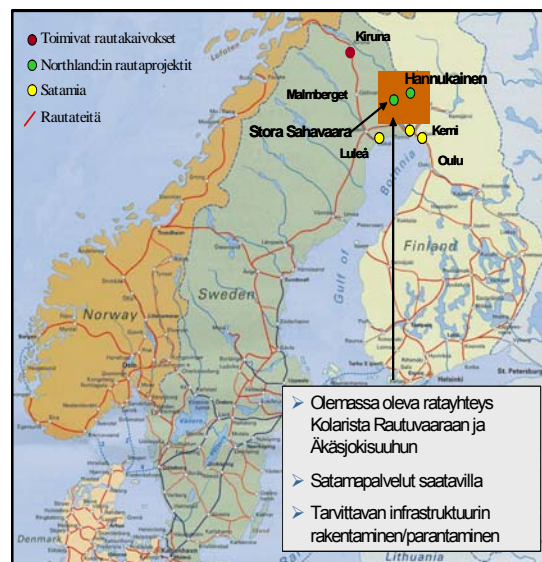
Puutavaran kuormausasemista suurimmat puumäärät liikkuvat Rovaniemellä (700 000 m³/v), Kolarissa (300 000 m³/v) ja Kemijärvellä (200 000 m³/v). Muut kuormausasemat ovat Sieppijärvi, Pello, Joutsijärvi, Salla ja Kellosele. Junakuljetuksen etuja pitkien matkojen Lapissa ovat kustannustehokkuus, toimitusvarmuus, liikenneturvallisuus, ekologisuus sekä mahdollisuus puskuri- ja kelirikkoavarastoihin. Kuormausasemille puuta kuljetetaan rekoilla laajalti eri puolilta maakuntaa.

Kemijärven junarahdin merkitys on suuri Kemijärven sellutehtaan logistiikalle, sillä tuotanto on kuljetettu Kemiin ensisijaisesti junakuljetuksena, minkä lisäksi tuotannossa tarvittavia kemikaaleja on tuotu tehtaalte rautateitse. Sellutehtaan junakuljetussuoritteet ovat olleet 2000-luvulla keskimäärin 125 000 tonnia vuodessa. Veitsiluodon uusien logististen muutosten toteutuessa vuonna 2007 junarahdin määrä on mahdollista lisätä tasolle 250 000 tonnia vuodessa.

Lapin kaivannaispotentiaali on huomattava. Toimivien kaivosten lisäksi on odotettavissa useita uusia kaivoksia, joiden taloudelliset vaikutukset ovat suuret. Kaivannaisten maailmanmarkkinahintojen kallistuminen tulee nopeuttamaan malmivarantojen käyttöönottoa. Uudella teknologialla sekä yritys rakenteilla suhteellisen pienetkin esiintymät voidaan ottaa kannattavasti käyttöön. Malminetsintään liittyviin toimenpiteisiin panostetaan voimakkaasti. Kittilän Suurikuusikon kultakaivoksen rakentamisen käynnistyminen vuonna 2006 oli alkusykäys lappilaisen kaivosklusterin vahvistumiselle. Suuren mittakaavan metallimalmikaivostoimintaa harjoittavien yritysten lisäksi Lapissa tulee toimimaan pienempiä erityisesti jalometalleihin kohdistuvaan kaivostoimintaan keskittyviä yrityksiä. Valmisteluvaiheessa olevia kaivoskohteita ovat Lapissa Sodankylän Kevitsa, Savukosken Sokli, Ranuan Suhanko sekä Kolarin Hannukainen-Rautuvaara.



Äkäsjokisuun radan kautta Ruotsin puolen Stora Sahavaaran kaivosalue olisi mahdollista kytkeä rakennettavalla uudella radalla Kolarin radan vaikutuspiiriin. Kaivostoiminnan käynnistyminen Hannukaisessa edellyttäisi radan jatkamista Rautuvaarasta Hannukaiseen. Tämän yhteyden toteuttamisen jälkeen rautatieyhteyden ulottamisessa suoraan vahvasti kasvavan Ylläksen matkailukeskuksen ytimeen olisi kyse enää reilusta kymmenestä kilometristä. Vaihtoehtoisina linjauksina olisivat radan jatkaminen Rautuvaarasta Ylläsjärvelle tai Hannukaisesta Äkäslompolaan.

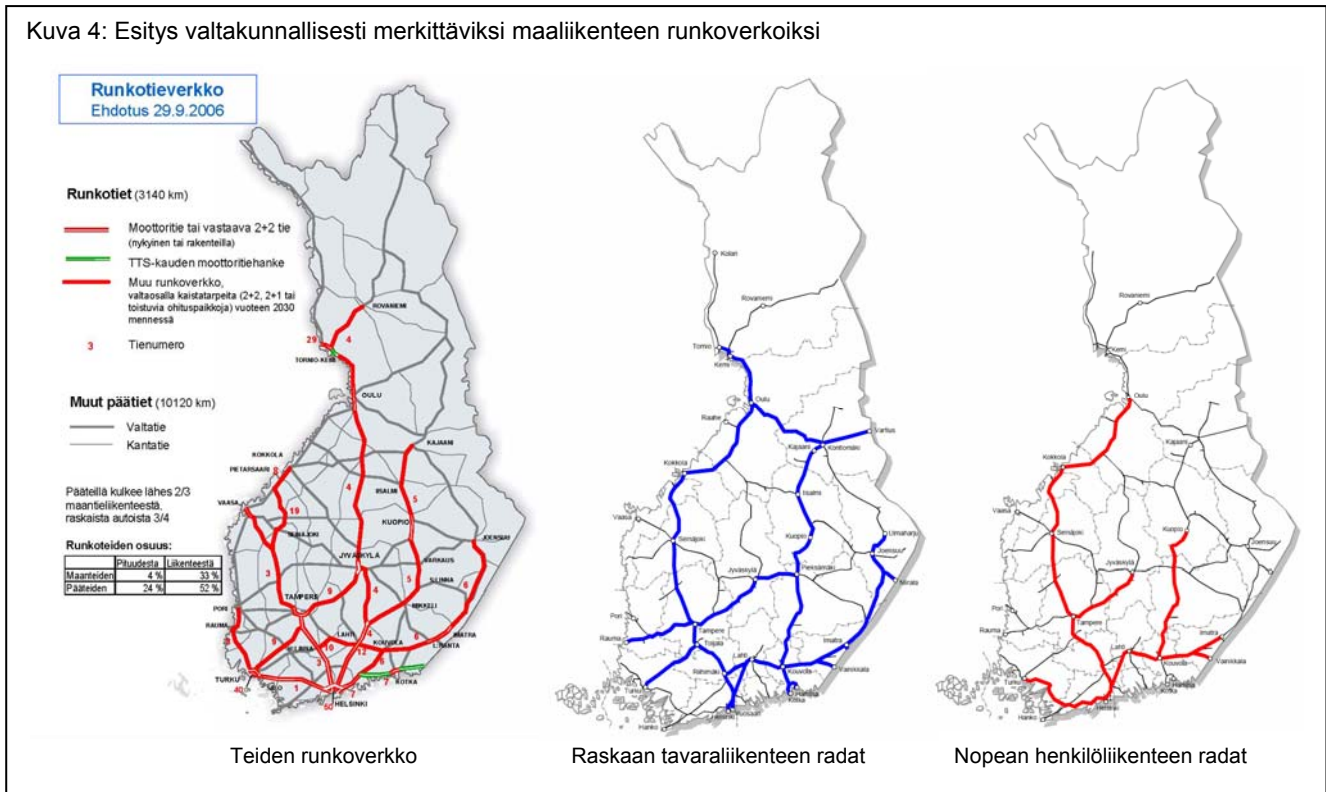


Suurten kuljetusmäärien kaivostoiminnassa kuljetusinfrastruktuurin merkitys on erittäin tärkeä. Yksi lähivuosina mahdollisesti käynnistyvistä hankkeista on Kolarin kunnan Hannukaisen ja Ruotsin puolella Pajalan kunnan Stora Sahavaaran rautamalmiesiintymien hyödyntäminen. Hankkeen toteutuessa Kolarin radan tavararahti kasvaisi aivan uusiin lukemiin, jolloin rautapellettilastissa olevia tavarajunia kulkisi kaivosalueilta Perämeren satamiin, mahdollisesti Ajokseen, 10-15 junaa vuorokaudessa. Viimeistään tällöin tulee perustelluksi tarkastella rataosan laadukasta peruskorjausta ja sähköistämistä. Jo olemassa olevat ratayhteydet Kolarista Rautuvaaraan ja Äkäsjokisuulle on syytä pitää käyttökuntoisina. Malmiesiintymiä tutkivan kaivosyhtiön mukaan olemassa oleva ratayhteys ja muu infrastruktuuri on erittäin merkittävä kilpailutekijä kaivostoiminnalle.

Muistio 5: Suomen maaliikenteen runkoverkko

Liikenne- ja viestintäministeriö valmistelee koko Suomen kannalta keskeistä runkoliikenneverkkoa¹⁵. Runkoverkon liikennekapasiteetti pyritään turvaamaan kaikissa tilanteissa. Väylien kehittämiseksi on asetettu palvelutasot, joiden toteuttamiseen kehitystyöllä pyritään. Liikenne- ja viestintäministeriö on laatinut ehdotuksen liikenteen runkoverkosta sekä tie- että rataverkon osalta. Runkoteiden palvelu- ja turvallisuustason yhtenäistäminen merkitsee suurelta osin ajosuuntien rakenteellista erottamista. Tavoitteena on, että 25 vuoden kuluessa noin 60 % runkotieverkosta on kohtaamisvapaata. Lapista on esitetty Oulu-Tornio-Kolari -yhteyttä lisättäväksi nopean henkilöliikenteen ratoihin ja VT 21 Tornio-Kilpisjärvi -yhteyttä lisättäväksi teiden runkoverkkoon.

Kuva 4: Esitys valtakunnallisesti merkittäviksi maaliikenteen runkoverkoiksi



¹⁵ Valtakunnallisesti merkittävät maaliikenteen runkoverkot. työryhmän mietintö. Liikenne- ja viestintäministeriö.

Muistio 6: Maantieliikenne

Infrastruktuurin tila

Lapin vilkkain yhteysväli on valtatiellä 4 Simosta Kemiin, josta edelleen valtatieltä 29 Tornioon, jonka liikennemäärä on 7 000 - 16 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Vilkkaita tieosuuksia löytyy myös suurimpien taajamien sisääntulo-, ohitus- ja läpikulkuteiltä Rovaniemeltä, Tornioista ja Kemistä. Vilkkain taajamatiejakso on valtatiellä 4 Rovaniemen kohdalla, jossa liikennemäärä on noin 20 500 ajoneuvoa vuorokaudessa. Yhteistä rajaa on Ruotsin kanssa 614, Norjan 736 ja Venäjän 373 kilometriä. Rajanylityspaikkoja on 14, joista kuusi Ruotsiin, kuusi Norjaan ja kaksi Venäjälle. Näistä liikenne on vilkkainta Tornion rajanylityspaikalla Ruotsiin, jossa keskimääräinen vuorokausiliikenne on 11 500 ajoneuvoa vuorokaudessa¹⁶. Tiestön merkitys Lapissa on suuri, koska rautatieverkosto ylittää idässä ainoastaan Kemijärvi/Salla -alueelle ja lännessä Kolaariin. Opastuksen ja viitoituksen kehittäminen parantaa matkailupalveluiden saavutettavuutta.

Lapin maantieverkon kattavuus on hyvä. Uusia elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä tukevia tieyhteyksiä on toteutettu vain muutamia viimeisten vuosien aikana. Uusien tieyhteyksien rakentamistarpeita voi nousta esiin kaivostoiminnan, matkailun tai aluerakenteen kehittämisen tarpeista. Erityisesti Pohjois-Lapin alueella länsi-itä -suuntaisten yhteyksien verkko on harva, mikä on todettu maakuntakaavoituksen yhteydessä. Lapissa runkoverkkoluokkaan kuuluu valtatie 4 Kemiin ja edelleen Tornioon sekä Rovaniemelle. Metsätaloudelle on tärkeää alemman tieverkon liikennöitävyys.

Tienpidon pääpaino on ollut määrärahojen niukkuuden vuoksi nykyisen tieverkon liikennöitävyyden turvaamisessa, käytön tehostamisessa ja kehittämisessä. Lapin päätieverkko on pääosin hyväkuntoinen. Alemman tieverkon kunto on heikentynyt. Tiepiiri on toteuttanut tiestön peruskorjausta raskaille kuljetuksille tärkeillä yhteysväleillä. Liikenne on kasvanut kaupunki-, kunta- ja matkailukeskusten alueilla sekä niiden välisillä tieyhteyksillä. Liikenteen olosuhteet heikkenevät liikennemäärien edelleen kasvaessa, koska parantamistoimenpiteitä ei pystytä toteuttamaan ympäristön muutosten tahdissa. Vanhat ja osin parantamattomat pääteijaksot jäävät entisestään jälkeen tarpeista. Tämä näkyy jonoutumisena, liikenneturvallisuuden heikkenemisenä ja ympäristöhaittojen lisääntymisenä. Tiestön järeämpi korjaustarve lisääntyy, koska päällysteen ja tierakenteen yläosan korjaus ei ole riittävä toimenpide. Tien rakenne ja kantavuus heikkenevät koko tierakenteen osalta, jolloin pintaosien kunnostuksen tuoma tien elinkaaren lisäys jää asteittain lyhyemmäksi. Valtion rahoitus ei riitä nykyisin kunnolla edes olemassa olevan liikenneverkon ylläpitämiseen. Lapin tiepiirin perusrahoituksesta kuluu tieverkon hoitoon ja ylläpitoon yli 80 prosenttia, jolloin investointeihin rahaa on käytettävissä hyvin vähän. Perustienpidon rahoitusta on käytetty etupäässä pieneköihin liikenneturvallisuutta parantaviin investointihankkeisiin¹⁷.

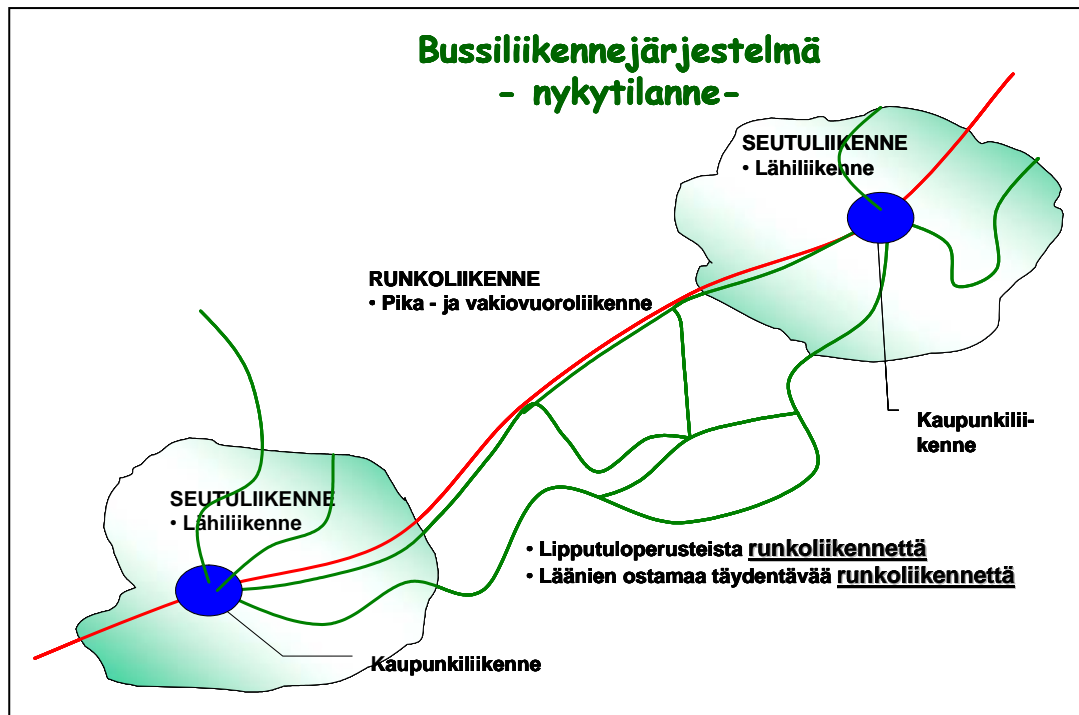
Bussi- ja taksiliikenne

Alueellisesti kattava ja tehokas joukkoliikenne mahdollistaa työ-, opiskelu-, asiointi- ja vapaa-ajan matkat keskusten välillä ja tukee matkailuelinkeinoja. Kuljetuksia ja matkoja yhdistelemällä ja ketjuttamalla turvataan haja-asutusalueiden palvelut. Pääosa Lapin joukkoliikenteestä on itsekannattavaa linjaliikennettä. Asiakastulojen varassa toimiva linja-autoliikenne on keskittynyt kysynnän mukaisesti päätieverkolle ja tiheään asutuille alueille, joten liikenteellisellä sijainnilla ja asutuksen rakenteella on oleellinen merkitys yksittäisten kuntien liikennepalvelujen tasolle. Päätieverkon sekä suurimpien asutus- ja matkailukeskusten ulkopuolelle sijoittuvilla alueilla asiakastulojen varassa toimivaa joukkoliikennettä on vähän tai ei lainkaan. Tällöin liikenteen palvelutaso on julkisen ostoliikenteen varassa. Lääninhallitus ostaa peruspalveluluonteista, pääasiassa kuntakeskusten välistä runkoliikennettä. Pinta-alaltaan laajoissa kunnissa osa ostoliikenteestä on myös kunnan sisäistä liikennettä. Lapissa ostoliikenteellä on suuri merkitys eikä tyydyttävää joukkoliikenneverkkoa voida ylläpitää ilman yhteiskunnan tukea¹⁸.

¹⁶ Lapin tiepiiri, (www.tiehallinto.fi).

¹⁷ Lappi – Pohjoisen luova menestyjä. Lapin maakuntaohjelma 2007-2010. Lapin liitto.

¹⁸ Lapin läänin peruspalvelujen arviointiraportti 2005. Lapin lääninhallitus.



Lapissa on vähän seutu- ja kaupunkiliikennettä. Ainoa seutukunta, jossa on lyhyet etäisyydet ja tiheä asutus, on viiden kunnan muodostama Kemi-Tornion seutukunta. Tällä alueella myös kuntien välinen työmatkaliikenne eli pendelöinti toimii parhaiten. Kaupunkimaista paikallisliikennettä on Rovaniemellä, Kemissä, Torniossa ja Kemijärvellä sekä pienimuotoisena Sodankylässä. Kaluston laadulla on keskeinen merkitys liikennepalvelun esteettömyydelle. Lapissa matalalattiabusseja on käytössä toistaiseksi vain muutamia Rovaniemellä, Torniossa ja Kemissä. Palveluliikennettä oli vuonna 2005 Lapissa yhdessätoista kunnassa. Tavoite on, että vuoteen 2010 mennessä kaikissa kunnissa on palveluliikennettä.

Lapissa on asemapaikka noin 470 linja-autolla ja joukkoliikennelupien haltijoita on 91. Kilpailu on kireää ja yritysten taloudellinen tilanne on maan huonoimpia. Matkustajamäärät etenkin maaseudulla ovat koulukuljettuksia ja matkailusesonkeja lukuun ottamatta vähäisiä. Kalusto on usein iäkästä. Lapin ja muun Suomen yhteyksissä bussiliikenne kuljettaa asiakkaat perille joko suorilla yhteyksillä tai joustavasti matkaketjun osana lento- ja junaliikenteen päätepisteistä. Lapin sisäisissä yhteyksissä bussien matkailuliikenne sekä säännöllinen linja- ja ostoliikenne on sovittava tehokkaasti yhteen.

Taksilupien määrä Lapissa vuoden 2005 lopulla oli hieman alle 500 ja kehitys on ollut laskeva. Taksikalusto on nuorta ja noin kolmannes on suurikokoisia 1+8-hengen autoja, joten isoa kalustoa varusteineen on runsaasti tarjolla. Maaseudulla toimivien taksien tulevaisuus näyttää heikolta kaupunki- ja matkailukeskuksiin verrattuna. Vuonna 2005 maaseututaksien määrä väheni yhdeksällä. Toimintansa lopettaneiden taksiryttäjien tilalle on ollut vaikeuksia saada uusia tulijoita. Mikäli kehitys jatkuu samansuuntaisena, eri asiakasryhmien liikennepalvelujen turvaaminen haja-asutusalueilla vaikeutuu¹⁹. Joukkoliikennejärjestelmän kokonaisuudessa taksipalvelujen rooli on tarjota vaihtoehto ohuille liikennevirroille sekä hoitaa asiointiliikennettä ja syöttöliikennettä lento-, juna- ja bussivuoroille. Takseja ei ole tarkoitettu hoitamaan runkolinjoja.

¹⁹ Lapin läänin peruspalvelujen arviointiraportti 2005. Lapin lääninhallitus.

Muistio 7: Rautatieliikenne ja kaukojunat

Infrastruktuurin tila

Rautatieliikenteen merkitys on suuri yhteyksissä Lapista muualle Suomeen. Autojunien lastaus- ja purkuasemien säilyminen Rovaniemellä, Kemijärvellä ja Kolarissa, Kolarin ja Kemijärven yöjunaliikenteen turvaaminen sekä toimiva syöttöliikenne asemilta matkailukeskuksiin on Lapin matkailuelinkeinon kannalta tärkeä edunvalvontakysymys.

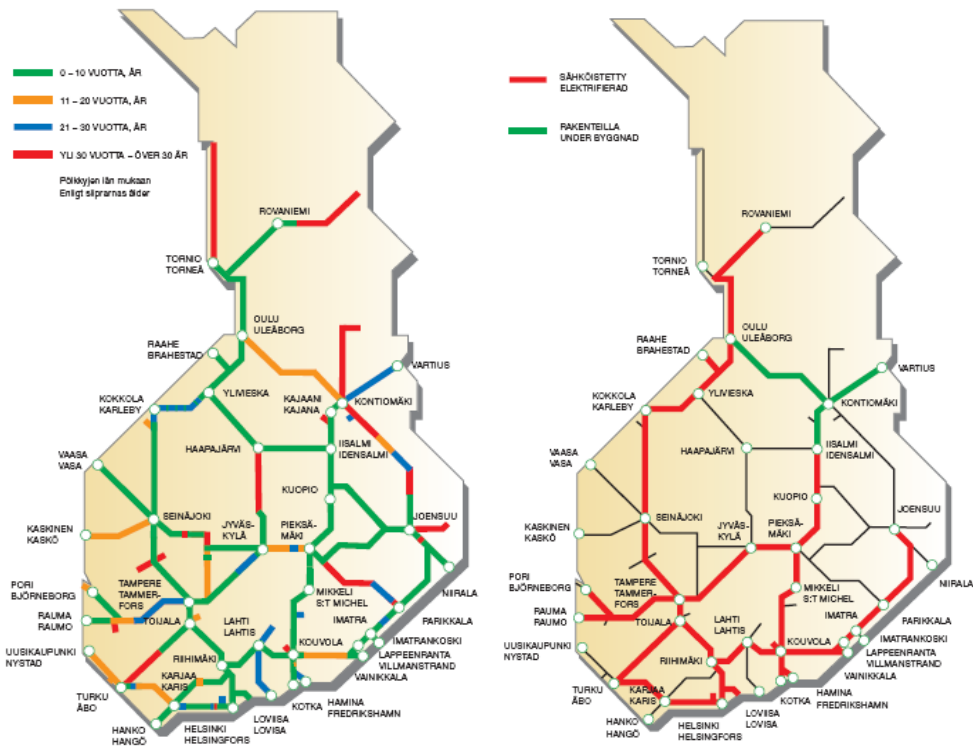
Rataverkko on Lapissa suppea, mutta tarjoaa kuljetusyhteyden tärkeimpiin keskuksiin. Rataverkko on rakenteeltaan yksiraiteista. Rataverkko ylittää Tunturi-Lapissa Äkäsjoki-Rautuvaaraan ja Itä-Lapissa Kelloselelään. Sähköistys ulottuu Kemin kautta Rovaniemelle. Rataosa Laurila-Tornio-Kolari on sähköistämätön. Ratojen akselipaino on Pohjois-Suomessa 22,5 tonnia. Rataverkon nykyinen taso on osin kustannustehokkaiden kuljetusten esteenä. Uusien kaivosten avaus merkitsee lisääntyviä investointitarpeita myös rataverkolle. Vähäliikenteisiksi luokitellut radat ovat tärkeä osa rataverkon kokonaisuutta. Rataverkon kunto on monilta osin heikko ja nykyinen rahoitustaso ei riitä kaikkien ratojen ylläpitämiseen nykyisellä tasollaan. Lapissa rataverkkoa uhkaa lähivuosina edelleen supistuminen, sillä heikkokuntoisista ja vähäliikenteisistä radoista on ehdotettu lakkautettavaksi rataosat Isokylä-Kelloselelää sekä Kolari-Äkäsjoki/Rautuvaara.

Vuonna 2006 julkaistussa radanpidon pitkän aikavälin suunnitelmassa tarkastellaan yleisten kehitysnäkymien vaikutusta liikennejärjestelmään. Suunnitelmalla pyritään kasvattamaan rautatieliikenteen osuutta turvallisuuden, taloudellisuuden ja ekotehokkuuden vuoksi sekä esitetään nykyistä suurempaa ja pitkäjänteisempää rahoitusta, jotta rataverkkoa voitaisiin rappeuttamisen sijasta kehittää²⁰. Suunnitelmassa Lapin maakuntaan kohdistuvia toimia ovat esitetyt päällysrakenteen korvausinvestointitarpeet, vähiten käytettyjen ratojen purkaminen, kauko-ohjauksen laajentaminen sekä akselipainojen nosto. Lapin maakunta on esittänyt suunnitelmaa koskevassa lausunnossaan seuraavat näkökohdat: 1) Barentsin käytävään kuuluvan Sallan kautta Venäjälle kulkevan ratayhteyden kehittäminen tulee olla ennen vuotta 2015 alkavien isojen kehittämishankkeiden joukossa, 2) Kolari-Äkäsjoki/Rautuvaara -rataosien lakkauttamisesta on luovuttava lähialueen lupaavien kaivosnäkökymien vuoksi, 3) Isokylä-Kelloselelää-radon lakkauttamisesta on luovuttava tulevan Venäjän yhteyden vuoksi ja väli Isokylä-kelloselelää tulee lisätä ratojen joukkoon, jotka vaativat investointeja ennen vuotta 2015, 4) Haaparanta-Tornioon tulevan uudelleenlastaus- ja raideleveydenvaihtoratapihan tulee olla rataapihojen joukossa, jotka vaativat investointeja ennen vuotta 2015, 5) Laurila-Tornio-rata tulee sähköistää ja sen kantavuus nostaa 25 tonniin sekä 6) Kemijärven ja Kolarin radat tulee sähköistää. Matkailuliikenteen tarpeita, naapurimaiden lähialueiden kehitystä ja sen vaikutusta liikennejärjestelmään tulisi tarkastella laajemmin.

Ruotsissa on suunniteltavana ja tulee toteutukseen ratahanke (Norrbotniabana) uudesta rautatieyhteydestä Piteåsta Haaparantaan. Ratayhteys valmistuu tämän hetken tiedon mukaan vuonna 2011. Haaparantaan saakka on suunniteltu pikajunayhteyksiä. Suomen puolella LVM:n maaliikenteen runkoverkkoehdotuksen mukaan henkilöliikenteen runkoverkkoyhteys päättyisi Ouluun, mikä ei tulisi hyödyntämään uuden rajanylittävän liikenneyhteyden toteutumista. Onkin perusteltua aloittaa myös Suomen puolen suunnittelun käynnistäminen ja erityisesti Tornio-Laurila osuuden sähköistäminen. Tämä parantaisi myös tavaraliikenteen edellytyksiä.

²⁰ Rautatieliikenne 2030. Radanpidon pitkän aikavälin suunnitelma. Ratahallintokeskus. strategioita ja selvityksiä 2/2006.

Rataverkon nykytila



Päälysrakenteen ikä

Rataverkon sähköistys

Radan palvelutasot vuonna 2006 Tavaraliikenne

Palvelutasoluokka		Suurin sallittu akselipaino
T1	378 km	25 tonnia ja 60 - 100 km/h
T2	3520 km	22,5 tonnia ja 100 km/h
T3	1138 km	22,5 tonnia ja 50 - 80 km/h
T4	759 km	20 tonnia ja 40 km/h
	110 km	Ei liikennöintiä
Yhteensä	5905 km	

Radan palvelutasot vuonna 2006 Henkilöliikenne

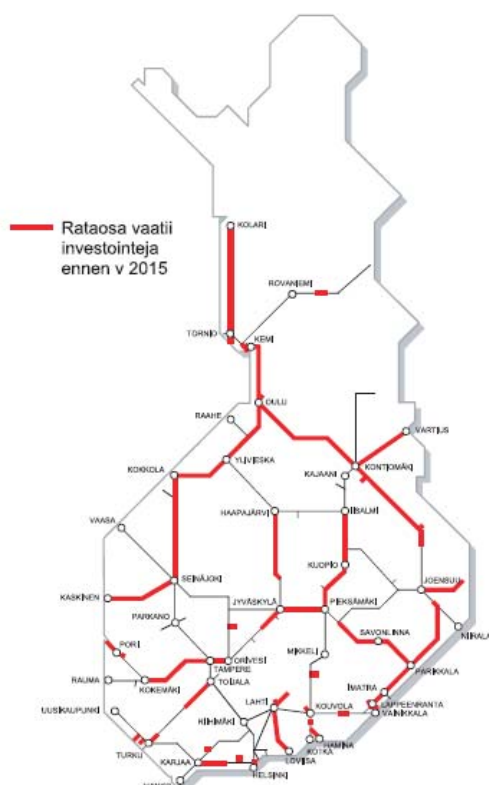
Palvelutasoluokka		Suurin sallittu nopeus
H1	675 km	yli 140 km/h
H2	1543 km	130 - 140 km/h
H3	1233 km	110 - 120 km/h
H4	593 km	Enintään 100 km/h
H5	1751 km	Ei säännöllistä henkilöliikennettä
	110 km	Ei liikennöintiä
Yhteensä	5905 km	



Tavaraliikenteen palvelutaso 2006



Henkilöliikenteen palvelutaso 2006



Esitetyt päälyysrakenteen korvausinvestointitarpeet

RHK:n ehdotus vähäliikenteisistä radoista 2005

I Rahoituspaketti 2007-2010

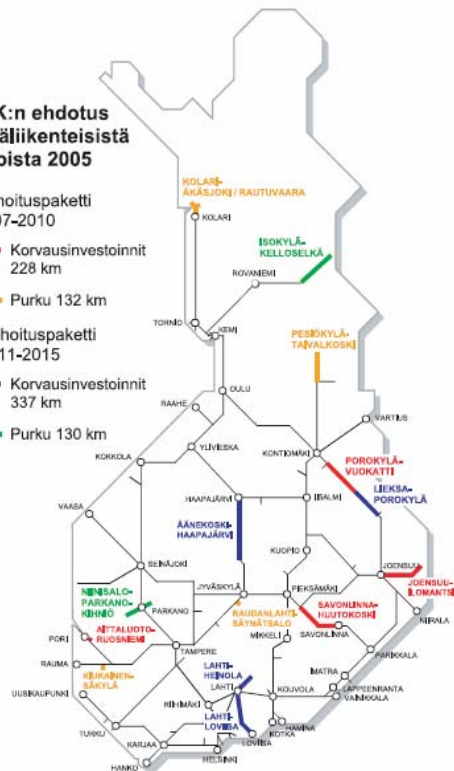
Korvausinvestoinnit 228 km

Purku 132 km

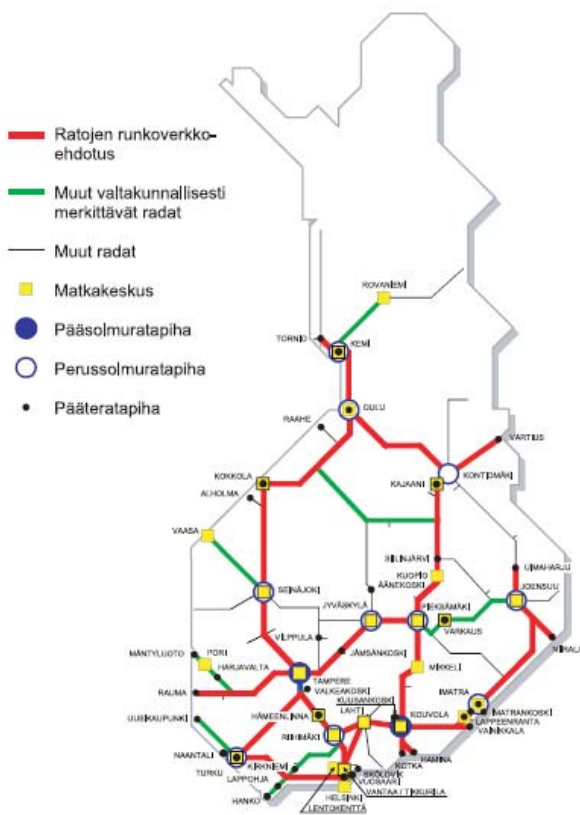
II Rahoituspaketti 2011-2015

Korvausinvestoinnit 337 km

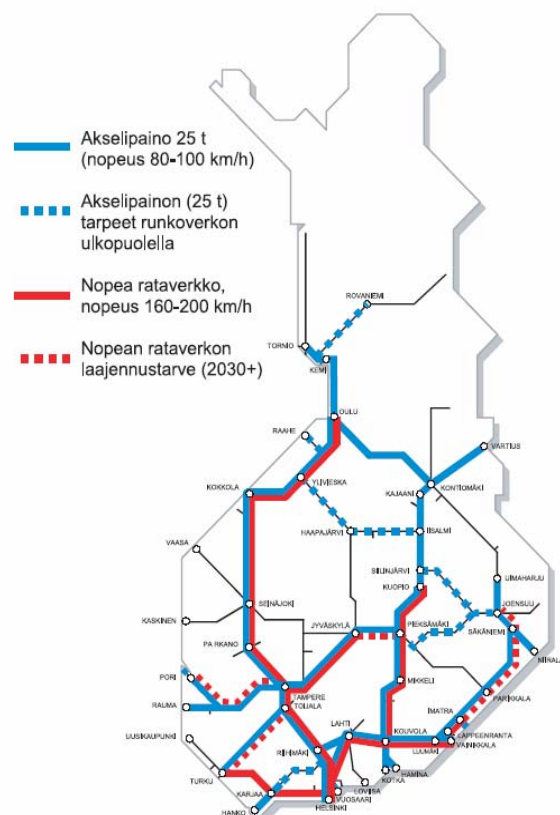
Purku 130 km



Esitys vähäliikenteisistä radoista



Terminaalien tavoitetila 2030



Rataverkon tavoitetila 2030

Junaliikenteen osuuden tulee kasvaa energia-, ympäristö- ja turvallisuussyistä. Lapin tavoitteena on Kolarin ja Kemijärven ratayhteyden ja liikenteen turvaaminen sekä sähköistyksen ulottaminen perille asti. Pohjois-Suomen ja Luoteis-Venäjän rataverkot yhdistävän Salla-Kantalahti -radan tavoitteena on yhdistää Pohjois-Suomen rataverkko Venäjän verkkoon ja luoda näin edellytykset Barentsin käytävän rautatiekuljetuksille. Uusi ratayhteys tulee rakentaa Kellosekä-Alakurtti välille ja muut osat kuljetusketjusta tulee modernisoida. Tälle radalle saattaa tulla myös Soklin kaivoskuljetuksia joko suoraan Kellosekään tai vaihtoehtoisesti Kovdorin ja Kantalahden kautta, jos Soklin malmi rikastettaisiin Kovdorissa. Haaparanta-Tornio rataosalla on jo otettu käyttöön raidelevydenvaihtolaitteet. Kolarin ratayhteyttä voitaisiin jatkaa Kolarista Ylläksen ja Levin matkailukeskusten ytimiin. Rautateiden tasoristeysturvallisuutta on parannettava ja risteyskiä korvattava eritasojärjestelyin²¹.

Liikennöinti

Lapin junamatkustajamäärät ovat nousseet 30 000 matkan verran aikavälillä 2003-2006. Matkojen määrä Lapin pääasemilla on kasvanut Kemissä, Rovaniemellä ja Kolarissa. Kemijärvellä kehityksen suunta on ollut laskeva. Pääasemilla matkustajamäärät olivat vuonna 2006 Rovaniemellä (336 723), Kemissä (173 784), Kolarissa (57 539) ja Kemijärvellä (22 535). Potentiaalinen kysyntä henkilöjuniin on toteutuneita lukuja suurempi, sillä matkailusesonkeina junien ollessa loppuun myyty jää kauppaa toteutumatta kapasiteettipulan vuoksi. Juna on ympäristöystävällinen kulkuväline ja palvelee erityisen hyvin perheitä. Auton voi pakata lähtöpäässä ja purkaa vasta määränpäässä, minkä lisäksi kulkuväline on aina käytettävissä matkakohteessa.

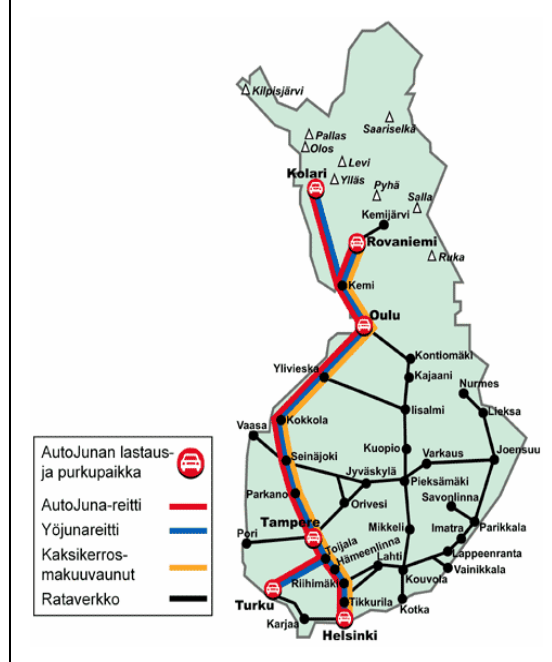
Suora yöjunaliikenne Kemijärvelle on lakannut, koska uutta maakuuvaunukalustoa ei voi käyttää sähköistämättömällä rataosuudella. Yhteydet Rovaniemeltä Kemijärvelle hoidetaan jatkoyhteyksinä taajamajunalla vuoden 2007 loppuun, jonka jälkeiset ratkaisut ovat vielä auki.

Kolarin junaliikenne on erittäin tarpeellinen koko Tunturi-Lapille, erityisesti vahvasti kasvaville matkailukeskuksille.

Kolarin aseman matkustajamäärät ovat kasvaneet ja henkilöiden lisäksi kuljetetaan huomattava määrä autoja. Tunturi-Lapissa keväällä 2006 tehdyn asiakastytyväisyyssitutkimuksen mukaan junalla tulee Ylläkselle 12 % ja Leville 8 % alueen matkailijoista. Junalla kulkijoita olisi huomattavasti enemmän, erityisesti joul- ja kevätsezonkeina, mikäli junakapasiteetti (makuuvaunut ja autokuljetus) sen mahdollistaisi. Yhteenvetona liikenteestä voidaan todeta, että hiljaisina aikoina liikennöi kolme junaa viikossa eli torstaina, lauantaina ja sunnuntaina. Sesonkeina on lisäjunia. Kevätsezonkina junia liikennöi 10 junaa viikossa, jolloin lauantaisin saapuu neljä junaa. Liikenne on keskeytyksissä touko-kesäkuussa noin kuukauden.

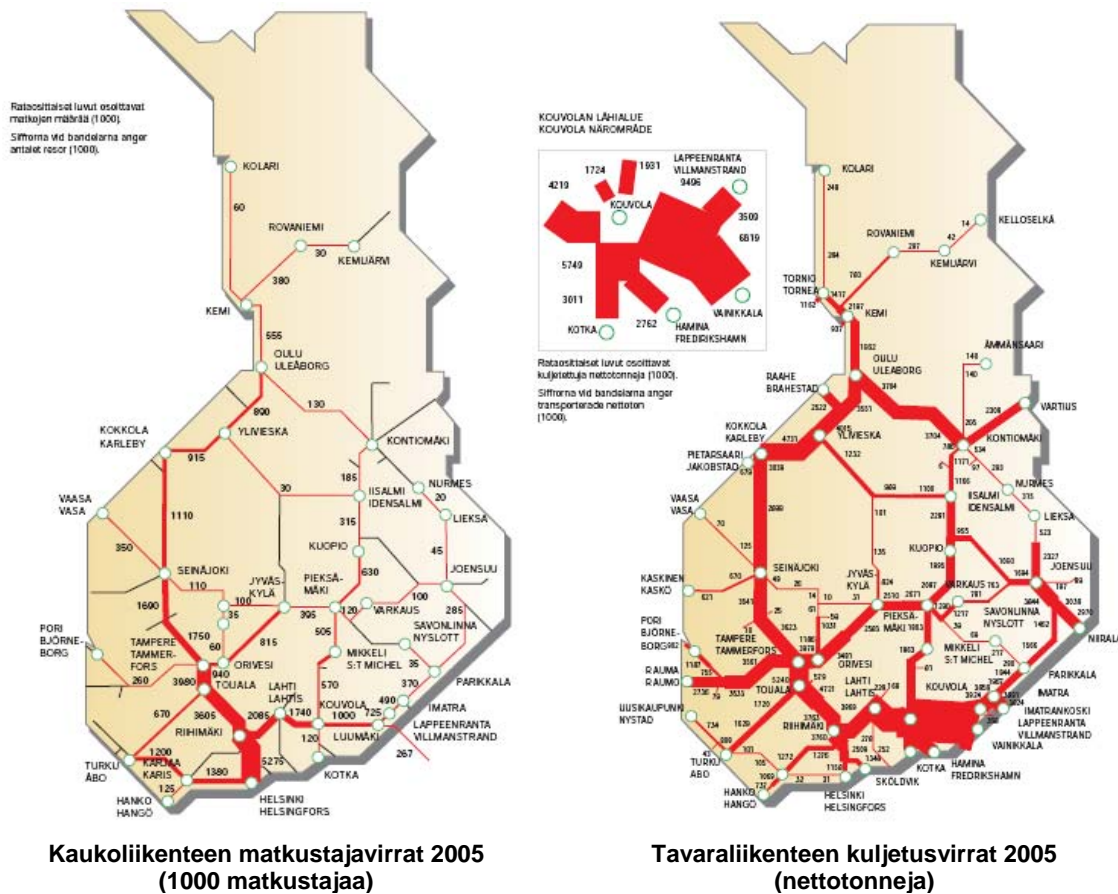
Vanhoja makuuvaunuja on liikenteessä Suomessa 70. Näistä Kolariin tulee sesonkina lauantaisin 30 ja muina päivinä on keskimäärin 7 makuuvaunua päivää kohden. Autovaunuista on ollut sesonkina puutetta. Autojen kuljetuksen kasvu lisäisi myös matkustajien määrää. Radan kunnostuksen ja sähköistyksen (vaihtoehtoisesti aggregaattivaunuhankinnan) jälkeen Kolariin voitaisiin ajaa uusia makuuvaunuja. Rautatiekuljetusten merkitys on suuri volyymiltaan suurten tavaraerien ja pitkien välimatkojen kuljetuksissa. Perinteisten rautatiekuljetusten lisäksi Torniossa ja Kemissä on mahdollista käyttää hyväksi myös yhdistettyjä kuljetuksia. Rautatiekuljetuksista vastaa VR, mutta vuoden 2007 alussa rautatieliikenne avautui kilpailulle. Lapin junarahti muodostuu pääosin puukuljetuksista. Tulevaisuudessa kaivostoiminnan laajentuessa junarahdille tulee lisäkysyntää.

Kuva 5: Lapin yö- ja autojunaliikenne - nykytila



²¹ Lappi – Pohjoisen luova menestyjä. Lapin maakuntaohjelma 2007-2010. Lapin liitto.

Kaukoliikenteen matkustajavirrat ja tavaraliikenteen kuljetusvirrat 2005



Valtio (LVM) ostaa vuosittain noin 30 miljoonalla eurolla kaukojunaliikennettä eri puolilla Suomea. Kyse on liikenteestä, jota ei voida ylläpitää pelkästään asiakastuloilla. Ostoilla turvataan kansalaisten liikkumismahdollisuuksia. Ostoliikenne keskittyy taajama- ja pikajunaliikenteeseen sekä toimii suurelta osin myös nopean kaukoliikenteen liityntäliikenteenä. Voimassa olevilla ostosopimuksilla valtio ostaa VR:ltä seitsemän päivittäistä Lappia palvelevaa junaa. Kemijärven taajamajunat ostetaan sopimuksen mukaan yhdessä Kemijärven kaupungin kanssa.

- H 405 Oulu - Rovaniemi
- P 406 Rovaniemi - Oulu
- H 410 Rovaniemi - Oulu
- P 701 Kuopio - Rovaniemi
- P 703 Kajaani - Rovaniemi
- P 708 Rovaniemi - Kajaani
- H 401 Rovaniemi - Kemijärvi
- H 412 Kemijärvi - Rovaniemi

Valtion ostoliikenteen piiriin ei kuulu nykyisellään lainkaan makuuvaunuliikennettä. Se on VR:n omalla taloudellisella vastuulla hoitamaa liikennettä. Vaikka Lapin yöjunaliikenne ei kuulukaan LVM:n ostojen piiriin, on LVM kuitenkin sitoutunut liikennettä turvaaviin toimenpiteisiin. Uusien makuuvaunujen tilaamisen yhteydessä LVM ja VR tekivät vuonna 2003 Lapin yöjunaliikennettä koskevan aiesopimuksen, jonka mukaan osapuolet pyrkivät edistämään Lapin yöjunaliikenteen toimintaedellytyksiä ja jatkuvuutta. Jos Lapin

säännöllinen yöjunaliikenne on jossain vaiheessa vaarassa loppua taloudellisen kannattamattomuuden takia, ryhtyvät sopimuksen osapuolet yhdessä liikenteen jatkuvuutta turvaaviin toimenpiteisiin.

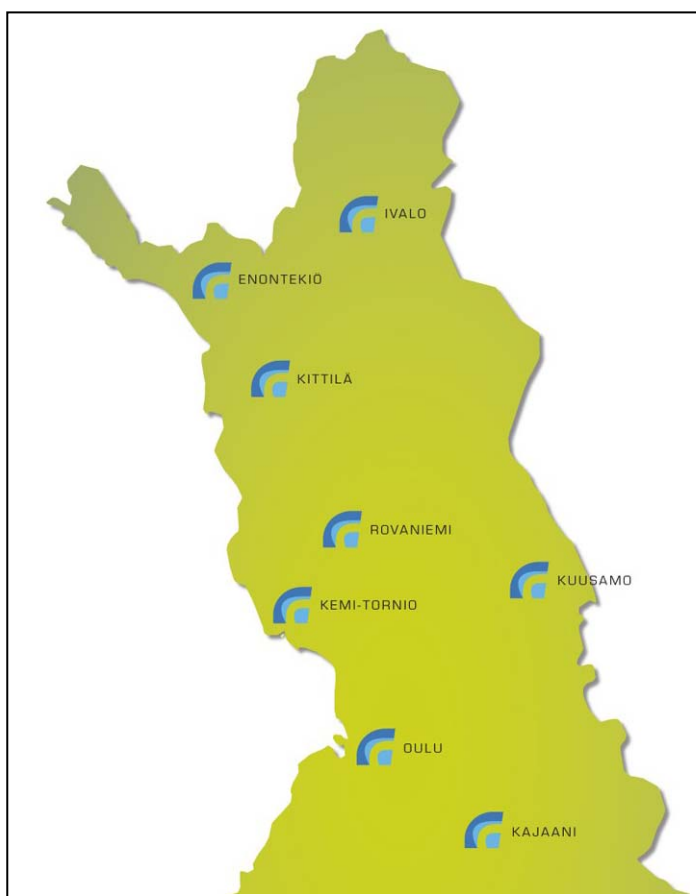
Tarkasteltaessa Lapin yöjunaliikennettä lähtökohtana pitää olla liikenteen tarkastelu kokonaisuutena, ei yksittäisinä rataosina. EY:n tuomioistuin antoi 1998 tulkinnan palveluvelvoitteen osan lakkauttamisesta. Kyse oli linjaliikenneluvan osittaisesta lakkauttamisesta. Tuomioistuimen mukaan palveluvelvoiteasetusta on tulkittava siten, ettei jäsenvaltiolla ole velvollisuutta hyväksyä kuljetusyritysten hakemusta sen julkisen palvelun velvoitteen lakkauttamisesta osittain, kun kokonaisuuden säilyttäminen liittyy riittävien liikennepalvelujen varmistamistarpeeseen. Tämä siitä huolimatta, vaikka yritys osoittaisikin tämän velvoitteen aiheuttavan sille taloudellista haittaa. Käytännössä tämä merkitsee sitä, että tarpeellisia reitin alku- tai loppuosia ei saa lakkauttaa erikseen. Peilattuna Lapin yöjunaliikenteeseen ja sen turvaamiseen tämä tarkoittaisi sitä, että tarkastelun lähtökohtana voitaisiin pitää palvelukokonaisuutta.

Muistio 8: Lentoliikenne

Infrastruktuurin tila

Lentoasemien turvalliset, laadukkaat ja kustannustehokkaat lentoliikenteen palvelut sekä asemien infrastruktuuri luovat keskeiset edellytykset asukkaiden ja matkailijoiden liikkumiselle, maakunnan kilpailukyvyille ja kansainvälisyydelle.

Pohjois-Suomen lentoasemat muodostavat alueellisesti kattavan ja tasokkaan kotimaan sekä kansainvälisen liikenteen verkon. Finavialla on Pohjois-Suomessa kahdeksan lento-asemaa, viisi Lapin läänissä (Rovaniemi, Enontekiö, Ivalo, Kittilä, Kemi-Tornio) ja kolme Oulun läänissä (Oulu, Kajaani, Kuusamo). Kaikki edellä mainitut lentoasemat on tarkoitettu kansainvälisen lentoliikenteen käyttöön. Kuusamon lentoasema palvelee merkittävässä määrin myös Itä-Lapin aluetta.



Finavia ylläpitää ja kehittää lentoasemiensa infrastruktuuria ja palvelukonseptia huomioiden asiakkaiden (lentoyhtiöt, lentomatkustajat) tarpeet ja palvelujen kysyntä. Lapin lentoasemien mukaan lukien Kuusamo erityispiirteenä ovat matkailun suuret kausivaihtelut ja kysyntäpiikit (joululennot), jotka asettavat suuria haasteita liikelaitoksena toimivalle lentoaseman pitäjälle kehittää asemien infrastruktuuria ja lentoasemapalveluja liiketaloudellisesti kannattavasti. Lapin lentoasemien infrastruktuuri on kohtuullisen hyvässä kunnossa, mutta lentoliikenteen kasvun myötä joudutaan nykyistä infrastruktuuria laajentamaan ja rakentamaan myös uutta.

Lapin lentoasemien mukaan lukien Kuusamo pitkät kiitotiet (Rovaniemi 3000 m, Enontekiö 2000 m, muut 2500 m) mahdollistavat kansainvälisen raskaan tilauslentoliikenteen lennot Lappiin. Lentoliikennealueiden kehittämistarpeet keskittyvät lentokoneiden pysäköinti-alueiden laajennuksiin sekä asematason ja kiitotien välisiin rullausyhteyksiin.

Asemarakennusten osalta todettakoon, että tällä hetkellä on meneillään Kittilän lentoaseman asemarakennuksen laajennus ja tulipalossa tuhoutuneen osan korvaavien tilojen rakentaminen. Myös Kuusamon lentoaseman asemarakennuksen laajennuksen suunnittelu ja rakentamista valmistelevat työt ovat alkamassa. Varsinaisen rakennustyön osalta päätökset tehdään kun hankkeen rahoitus saadaan ratkaistua. Myöhemmin, mikäli lentoliikenteen kasvu jatkuu odotetusti, tulee myös Ivalon lentoaseman asemarakennuksen laajennus ajan-kohtaiseksi.

Lennonvarmistuspalvelujen tuottajana Finavia kehittää sekä lentoasemien että alueellisen lennonvarmistuksen palveluja ja järjestelmiä siten, että varmistetaan turvallinen ja sujuva palvelu lentoliikenteelle.

Liikennöinti

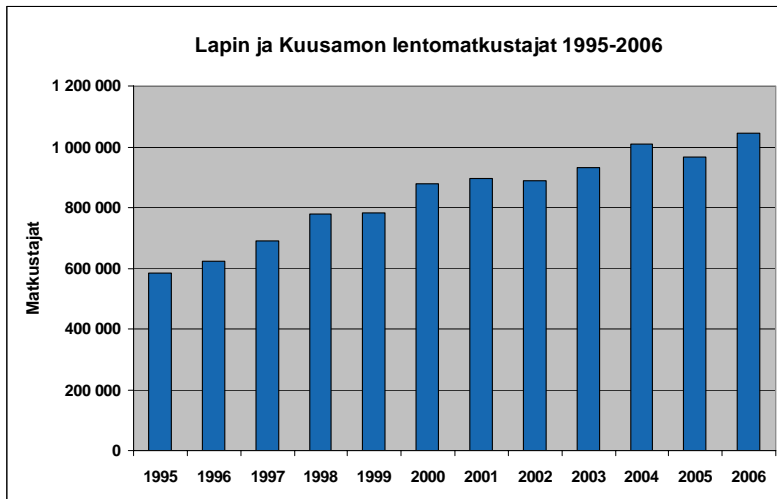
Lentoliikenteessä Lapin lentokenttien kehittämiseen on panostettu voimakkaasti ja kenttäverkko kykenee hoitamaan nykyistä huomattavasti isommatkin matkailijamäärät. Lapin kentille on varmistettava ympärivuotisesti säännöllinen reittiliikenne, jota matkailusesonkien tilausliikenne tukee. Nyt tarjonta ei ole reittiliikenteessä määrällisesti riittävää. Suurimmat ongelmat ovat talven pääsesongin ulkopuolella. Myöskään kilpailu lentoliikenteessä ei tällä hetkellä Pohjois-Suomeen toimi kunnolla, mikä on johtanut lentoliikennepalvelujen riittämättömyyteen ja korkeaan hintatasoon. Pohjois-Suomen lentokentillä on vuositasolla noin 2 000 000 matkustajaa, joista Lapin osuus on 900 000. Syöttöliikenteen toimivuus lentoasemilta on tärkeä asia. Tavoitteena on oltava nopea ja katkeamaton yhteys suoraan matkailukeskuksiin.

Helsinki-Vantaan lentokentän kansainvälistä gateway -asemaa voidaan hyödyntää Finnairin ja Blue Onen reittiverkostojen kautta. Nykytilanteessa kyseiset yhtiöt operoivat ympäri vuoden reittilentoja Rovaniemen kentälle. Mikäli yhteydet Helsinki-Vantaalta Lappiin eivät toimi, jää mahdollisuus reittiverkkopotentialiin käyttöön Lapilta hyödyntämättä. Markkinointitoimenpiteitä on kytkettävä nykyistä huomattavasti enemmän liikennöintiratkaisuihin, sillä Pohjois-Suomen lentokentät ovat Oulua ja Kemi-Torniota lukuun ottamatta täysin riippuvaisia matkailusta. Rovaniemen kentällä matkailu on myös keskiössä, minkä lisäksi tärkeää on julkisen hallinnon virkamiesmatkustus ja yritysten matkustus. Finnair on lopettanut lennot Kemiin alkuvuodesta 2007. Finncomin operoimana reitin kapasiteetti on kuitenkin säilynyt ennallaan. Vuorotiheys on nyt suurempi, mutta konekoko pienempi. Yleisesti voidaan todeta, että mitä pienempi konekoko, sitä heikompi on sopeutuvuus kysyntäpiikkeihin. Kovin pienten koneiden varaan ei voi laskea juuri minkäänlaista ryhmämatkailumyynnin kehittämistä.

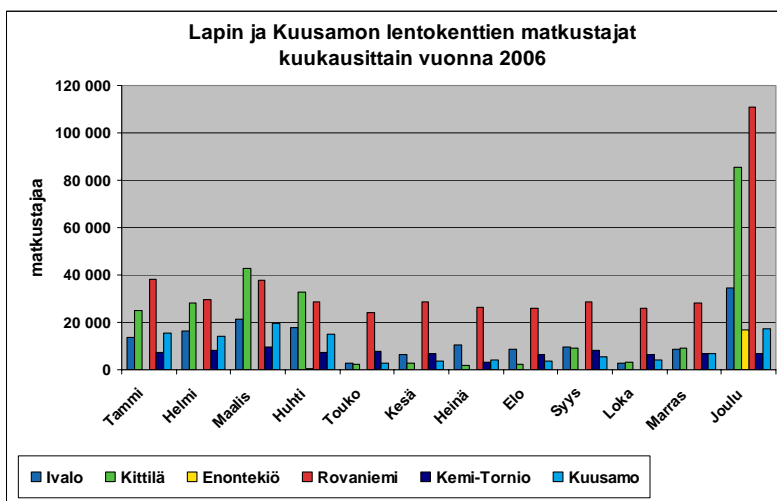
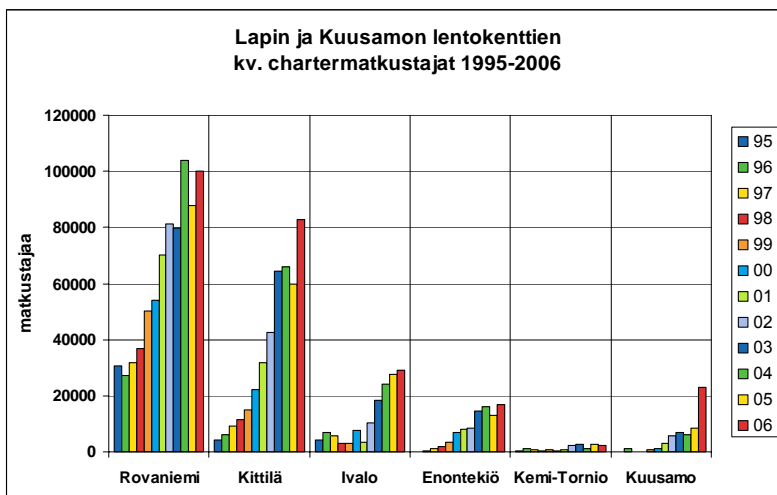
Lentoliikenteen kehittäminen tarvitsee lisää suoria reittejä naapurimaihin. Erityisesti on panostettava matkailun ympärivuotisille toimintaedellytyksille tärkeään kesäkauteen. Lentoliikenteen kilpailun lisääntyminen tuo lisää yhteyksiä ja alentaa hintoja. Lapin kenttien kautta voitaisiin hoitaa myös naapurimaiden asiointiliikennettä ja myydä lomapaketteja norjalaisille, venäläisille ja ruotsalaisille, mikä nostaisi kenttien käyttöastetta korkeammalle ja tukisi Lappiin suuntautuvien lentojen kannattavuutta. Jo nykytilanteessa norjalaiset käyttävät jonkun verran Lapin lentokenttiä.

Lentorahtia käytetään suurta nopeutta vaativissa toimituksissa kuten kiireellisissä toimitusten paikkauksissa, varaosien toimituksissa tai nimellisarvoltaan arvokkaiden tavaraerien kuljetuksissa. Elektroniikka- ja muu teknologiateollisuus ovat tärkeimpiä lentorahdin hyödyntäjiä, mutta nopeat ja toimivat yhteydet ovat ratkaisevan tärkeitä myös esimerkiksi teollisuuden varaosalogistiikan toiminnassa. Rovaniemen lentoasemalla lentorahdin määrä on kohtuullinen²².

²² Pohjois-Suomen logistiikkastrategia ja logistiikan kehittämisohjelma. Pohjois-Pohjanmaan liitto.



Lapin ja Kuusamon lentokenttien matkustajamäärä on kasvanut tasaisesti viimeisen vuosikymmenen aikana. Vuonna 2006 edellä mainituilla kentillä kirjattiin uudeksi ennätykseksi 1 043 000 matkustajaa. Matkustajamäärillä mitattuna kentistä vilkkaimmat vuonna 2006 olivat Rovaniemi (432 216), Kittilä (244 408) ja Ivalo (153 228). Samoilla kentillä myös chartertoiminta on kaikkein aktiivisinta. Vuosi 2006 oli tilauslentoliikenteen kehitykselle erittäin myönteistä varsinkin Kittilän ja Kuusamon lentokentillä. Kenttien matkustajamäärien sesonkivaihtelut ovat matkailun suuren merkityksen vuoksi suuria.



Muistio 9: Joukkoliikenteen suunnittelu- ja rahoitusjärjestelmä

Koko maakunnan kattavaa Lapin joukkoliikennesuunnitelmaa ei ole²³. Nykyinen suunnittelujärjestelmä perustuu lähtökohtaan, että linja-autoliikenne on pääosin liikennöitsijöiden suunnittelemaa itsekannattavaa liikennettä. Lääninhallitus täydentää palvelua ostamalla pääasiassa kuntakeskusten välistä alueellista runkoliikennettä. Myös kunnat ostavat tarpeelliseksi katsomiaan vuoroja. Joukkoliikennejärjestelmää ei voi suunnitella etukäteen, koska lääninhallitus ja kunnat ovat ikään kuin "varmistelijan" roolissa ja toimivat sen mukaan, mitä liikennöitsijät ensin tekevät. Yleensä prosessi menee niin, että väestön vähenemisen seurauksena itsekannattavia yhteyksiä lakkautetaan. Usein nämä siirtyvät lääninhallituksen ostettavaksi. Myös ostoliikennettä joudutaan lakkauttamaan määrärahojen riittämättömyyden vuoksi. Lakkauttamisissa pääkriteereinä on käytetty matkustajamääriä ja kuntakeskusten välimatkojen pituutta. Lakkauttamisia on kohdistettu myös sinne, missä tarjontaa on ollut eniten, jolloin lakkautuksella ei viedä viimeisiä yhteyksiä. Kohtuulliset jatko-yhteydet valtakunnan verkkoon säilytetään ostamalla liityntäliikennettä. Yleensä liityntäliikennekin on itsekannattavaa. Liikenne- ja viestintäministeriö kaavaillee järjestelmän uudistamista jollain aikavälillä niin, että suunnittelu olisi keskitetympää. Liikennöitsijäpuoli haluaa luonnollisesti pitää suunnittelun itsellään.

Lapin alueellisen runkoliikenteen verkosta pääosa on lipputulojen varassa toimivaa liikennettä. Yksityiset yritykset ovat selvittäneet reitit ja aikataulut, joilla liikennöinti on taloudellisesti kannattavaa ja hakeneet reiteille linjaliikenneluvan. Lupa on voimassa yleensä 10 vuotta. Käytännössä lupa myös uudistetaan samalle yrittäjälle. Jos liikennöinti yrittäjän näkökulmasta käy kannattamattomaksi, hän voi järjestellä liikennettä uudelleen ja anoa uusia linjaliikennelupia. Toisille yrityksille voidaan myöntää lupia samalle reitille, jos aikataulut poikkeavat matkustustarpeesta riippuvan järkevän vuorovälin verran. Käytännössä tämä merkitsee sitä, että yrittäjän uudelleenjärjestelymahdollisuudet ovat rajatut. Järjestelmä on varsin stabiili ja muuttuu yleensä vain liikenteen käydessä kannattamattomaksi väestön vähenemisen ja yksityisautoilun suosion lisääntymisen seurauksena.

Lääninhallitus täydentää liikenteen ostoilla lipputuloilla harjoitettavan liikenteen verkkoa ja varmistaa peruspalvelutason toteutumisen käyttäjäryhmittäin. Suuri osa ostoliikenteestä on ollut aiemmin itsekannattavaa liikennettä. Tilaus- ja ostoliikenteen harjoittaminen on kielletty, jos tarkoituksena on kuljettaa matkustajia, joiden käytettävissä on sopivat linjaliikenneyhteydet. Ostoliikenteen lakkauttaminen tulee kysymykseen, kun matkustajien määrä putoaa vähäiseksi. Yrittäjillä on samoissa autokierroissa usein sekä ostoliikennettä että linjaliikennettä ja jonkun yksittäisen vuoron ostamatta jättäminen voi johtaa myös itsekannattavan liikenteen kannattavuuden laskuun. Ostoliikennettä suunniteltaessa on pohdittava kokonaisuutena toimivien autokiertojen rakentamista tai yksittäisten sivujen ostamista.

Liikenne- ja viestintäministeriö päättää valtion talousarviossa osoitetun määrärahan tai sen osan kiintiöimisestä vuosittain lääninhallituksille. Lääninhallitukset esittävät arvion määrärahatarpeestaan. Tarvetta arvioi-
dessaan lääninhallitukset varautuvat kustannusten kohoamisesta johtuviin indeksikorotuksiin sekä tuleviin linjaliikenteen lakkautuksiin. Lähtökohtana on kulloinkin olemassa olevan liikenteen tarjonnan tason säilyttäminen siltä osin kuin kysyntää liikennepalvelulle on. Määrärahakiintiöstä on Lapin alueellisen runkoliikenteen ostoon osoitettu varoja viime vuosina seuraavasti:

200	200	200	200	2007
3	4	5	6	
2 04	2 05	2 08	2 10	2 200
6 00	2 00	0 00	4 00	000*
0 €	0 €	0 €	0 €	

Alueellisen runkoliikenteen rahoitus on noussut hieman, mutta on kuitenkin jäänyt jälkeen kustannusten noususta. Tämä on johtanut ostoliikenteen karsimiseen ja varsin niukkaan uuden liikenteen hankintaan linjaliikenteen lakkauttamisien yhteydessä. 1.1.2006 Lapin ostoliikennettä vähennettiin noin 143 000 euron verran, mikä tarkoitti 30 vuoron lakkauttamista. Vuoden 2007 osalta on arvioitu, että määrärahakiintiön niuk-

²³ Vuonna 2000 on julkaistu Lapin liikennejärjestelmäsuunnitelma: Lapin liikenne 2020. Lapin liitto, Lapin Tiepiiri, Lapin lääninhallitus.

kuudesta johtuen (alueelliseen runkoliikenteen ostoissa vajaan noin 328 000 €) joudutaan lakkauttamaan noin 40 vuoroa. Kriteereinä lakkautuksissa käytetään matkustajien määrää. Liikenteen on myös oltava kuntakeskusten välistä niin sanottua alueellista runkoliikennettä.

Joukkoliikenteen palvelujen ostoon tarkoitettujen valtion budjettivarojen käyttö alue- ja elinkeinopoliittisin perustein esimerkiksi matkailuelinkeinon tarvitsemiin yhteyksiin on nykykäytäntöjen vallitessa ongelmallista. Varat on tarkoitettu alueen oman väestön peruspalveluluonteisten joukkoliikennetarpeiden varmistamiseen. Julkisesti tuetun joukkoliikenteen tarjonta soveltuu matkailijoiden tarpeisiin usein huonosti, koska odotusajat muodostuvat pitkiksi ja asiakkaiden on vaikea selvittää vaihtuvien vuorojen toimivuutta (kouluajat, loma-ajat, arkipäivät, viikonloput, arkipyhät, tuplapyhät) ja yhteensopivuutta matkareitilleen. Ostopalveluliikenteen sopimukset tehdään useaksi vuodeksi, mikä tuo luotettavuutta saavutettavuuteen. Toisaalta ostopalvelut sovitetaan määrättyihin tarpeisiin ja liikenteen muuhun viitekehukseen, jolloin järjestelmä on kankea ja hidas joustamaan muutostilanteissa.